

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. NO 18. BERLIN, DEN 1. MAERZ 1916.

## Die Hundertjahr-Feier der Technischen Hochschule in Wien.



Am 6. November des vergangenen Jahres ist im Festsaal der Technischen Hochschule in Wien die Hundertjahrfeier des Bestehens dieser Anstalt, die als „k. k. Polytechnisches Institut“ begründet wurde, feierlich begangen worden. Das Hauptgebäude der Hochschule steht noch an der gleichen geschichtlichen Stätte, an der das genannte Institut begründet wurde. Obwohl dieses Gebäude im Lauf des Jahrhunderts umfassende Erweiterungen in der Fläche wie der Höhe nach erfahren hat, ist es nunmehr in seinen weiteren baulichen Entwicklungsmöglichkeiten an natürlichen Grenzen angelangt, welche das österreichische Unterrichts-Ministerium nach einem glücklichen Ausgang des Krieges veranlassen dürften, in ernste Beratungen über die fernere Entwicklung dieser hervorragenden technischen Bildungsanstalt einzutreten. Denn das wird schon jetzt einleuchtend sein, daß das beginnende zweite Jahrhundert diese Anstalt vor ganz andere und voraussichtlich viel bedeutendere wissenschaftliche und technische Aufgaben stellen dürfte, als das verfllossene Jahrhundert ihr als Lehrziel bieten konnte. Das hat der Rektor bei der Hundertjahrfeier angedeutet, wenn er ausführte, es liege im Wesen der Technik, daß sie stets in enger Berührung mit dem Volk und allem großen Geschehen stehe. Dem entsprechend nehme auch die Anstalt regen Anteil an den geschichtlichen Ereignissen und es vollziehe sich ihre Entwicklung in steter

Fühlung mit dem Pulsschlag der Zeit. Wenn diese Entwicklung auch in der Folgezeit stattfinden wird, und es ist nicht daran zu zweifeln, daß sie stattfinden wird, dann ergeben sich daraus notwendige Folgen für die künftigen Maßnahmen der Unterrichts-Verwaltung in spiritueller und in materieller Hinsicht. Denn es darf heute, nachdem sich auch für Oesterreich und die gesamte Monarchie frohe Ausblicke in eine glücklichere Zukunft eröffnet haben, wohl gesagt werden, daß die nationalpolitischen Verhältnisse in Cisleithanien und die aus ihnen entspringenden wirtschaftlichen Einschränkungen es bisher verhindert haben, den wissenschaftlichen und künstlerischen Anstalten des Landes die freie Entwicklung zu lassen, die sie aus innerem Drang selbst erstrebten. Selbst erstrebten, denn sie konnten sich nicht immer auf ihre Völker stützen, die durch den Gang der geschichtlichen Ereignisse mehr und mehr gezwungen worden waren, zum größeren Teil politischen Zielen nachzujagen, als sich geistigen und wirtschaftlichen Fragen widmen zu können. Der politische Kampf und der Streit der Nationen um die Erhaltung oder Vergrößerung ihrer Machtbereiche nahmen die besten Kräfte der Völker in Anspruch.

Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung der höheren Lehranstalten in Prag, das den Ruhm beanspruchen darf, die älteste deutsche technische Hochschule zu besitzen,

## Oberbürgermeister H. v. Wagner.

Das Werk haftet an der Persönlichkeit, von der es kommt und deren Charakter es trägt. Daher ist in der zweiten Hälfte des verflossenen Januar der Zeitpunkt mit Recht festlich begangen worden, der 25 Jahre abschließt, während welcher der Oberbürgermeister von Ulm, H. v. Wagner, im Dienste dieser Stadt steht und deren Geschicke mit ungewöhnlichem Erfolg zur heutigen Höhe geleitet hat. Die philosophische Fakultät der Universität Tübingen ernannte aus diesem Anlaß v. Wagner zum Ehrendoktor der Staatswissenschaften in Anerkennung der vorbildlichen Bodenpolitik und Wohnungsfürsorge, die er in Ulm durchführte. Nur wenig hatte bis zu dem Eingreifen Wagners in die Entwicklung der Stadt diese an dem allgemeinen Aufschwung teilnehmen können, der nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 in den deutschen Städten einsetzte. Denn noch längere Jahre nach dem Krieg blieb Ulm eine eng begrenzte Festungsstadt, ohne Aussicht auf räumliches Fortschreiten. Innerhalb der Mauern war eine nur ganz unbedeutende Industrie tätig, mit der ein wenig unternehmungslustiger Handwerkerstand das bescheidene wirtschaftliche Element der Stadt bildete. Alles ruhte; die Kräfte schlummerten. Die Stadt zehrte von ihrer einst großen Vergangenheit als freie Reichsstadt, in der sich ein gut Teil deutscher Geschichte abspielte, die im 15. Jahrhundert blühte und die damals auch einen beträchtlichen Landesbesitz von 926 qkm hatte. Möglichkeiten einer Entwicklung zeigten sich erst, als die Heeres-Verwaltung beschloß, die innere Umwallung der Stadt fallen zu lassen und dafür die Außenwerke erheblich zu verstärken. Bis dahin war Ulm, das bis 1866 deutsche Bundesfestung war und nach 1870 eine Reichs-

Festung ersten Ranges wurde, das typische Festungsbild aus einem Gürtel von Mauern, Gräben, Wällen und Türmen, um den sich ein Kranz von Vorwerken lagerte. Teile aus der mittelalterlichen Vergangenheit der Stadt, wie die alte Stadtmauer mit ihren Tortürmen, vereinigten sich mit den zwischen 1842 und 1866 angelegten Werken.

Mit der Auflassung der inneren Festungswerke begann die große Zukunft der Stadt. Am 22. Januar 1891 nahm Oberbürgermeister v. Wagner die Geschicke der Stadt in seine tatkräftige Hand und leitete sie bis heute mit weitem Blick und dem Glück, das stets die Tätigkeit des Tüchtigen begleitet. Durch seine Lage ist zwar Ulm nicht zu einer eigentlichen Industriestadt, immerhin jedoch zum Mittelpunkt eines großen Kreises bedeutender Interessen bestimmt. Als daher die Erweiterungs-Bestrebungen das Thema für die städtischen Arbeiten der nächsten Zukunft wurden, waren es hauptsächlich zwei Punkte, auf die sich die Bestrebungen richteten. Das eine Ziel war die Verlegung des Bahnhofes gegen Nordwesten. Durch die bestehende Bahnhof-Anlage wird die Altstadt von ihrem Haupte Erweiterungsgebiet im Westen vollständig abgetrennt. Der Verkehr ist auf wenige Uebergänge und Ueberfahrten beschränkt und daher so stark behindert, daß er eine räumliche Entwicklung nach dieser Seite nicht gestattete. Die württembergische Eisenbahn-Verwaltung glaubte jedoch eine Verlegung des Personen-Bahnhofes nicht empfehlen zu können, vielleicht aus triftigen Gründen. Dagegen beschloß sie eine Verlegung des Güter-Bahnhofes für sich vor die westliche Umwallung. Das Ziel einer freien Entwicklung auf dem bisherigen Bahnhof-Gelände wurde demnach nur zum Teil erreicht. Glücklicher, wenn auch nicht schneller, waren die Verhandlungen Wagners mit der Militär-Verwaltung über den Ankauf des für die Verteidigung nicht

die bereits im Jahre 1906 ihre Hundertjahrfeier begehen konnte. Sie war bei ihrer Begründung freilich noch nicht die technische Lehranstalt im heutigen Sinne, denn sie war noch ein Ergebnis der ersten tastenden Versuche im gewerblichen Bildungswesen auf breiterer Grundlage, für welche die im Jahre 1795 in Paris begründete „Ecole Polytechnique“ die Anregung gegeben hatte. Nach ihrem Vorgang wurde in Prag 1806 eine technisch-böhmische-ständische Lehranstalt mit deutschem Charakter begründet, aus der nach und nach die heutige deutsche Technische Hochschule herauswuchs, nachdem die politischen Verhältnisse unter der die Einheit der Verwaltung zerstörenden slavisierenden Regierung des Grafen Taaffe zugeführt hatten, aus der schon 1348 durch Karl IV. begründeten deutschen Universität 1882 eine eigene tschechische Universität und bereits 1863 aus dem deutschen Polytechnikum gleichfalls eine selbständige tschechische Anstalt abzuzweigen.

Ueber die Geschichte der Technischen Hochschule in Wien in dem Jahrhundert 1815–1915 hat das Mitglied ihres Lehrkörpers, Hofrat Prof. Dr. Jos. Neuwirth, einen Aufsatz in der „N. Fr. Pr.“ verfaßt, dem wir unter Anderem folgende bemerkenswerte Angaben entnehmen, welche auch die Grundlagen einer Festschrift bilden, die der gleiche Verfasser im Auftrag der Hochschule herausgegeben hat und die kürzlich erschienen ist.

Um die Wende des achtzehnten und des neunzehnten Jahrhunderts begann der Gedanke der Errichtung höherer technischer Lehranstalten in den österreichischen Ländern die mit der Unterrichts-Organisation sowie mit der Hebung von Handel und Gewerbe betrauten Kreise etwas lebhafter zu beschäftigen. 1797 legte die unter dem Vorsitz des Grafen Rottenhan eingesetzte Studienrevisions-Hofkommission dem Kaiser Franz I. eine Skizze für die Errichtung höherer technischer Institute vor, deren vorzüglicher Nutzen aus der Vorlage einleuchtete. Schon ein Jahr später beschäftigte sich diese Kommission mit einem Plan des Prager Professors Franz Josef Gerstner für die Gründung eines polytechnischen Institutes, das nach dem Vorbild der „Ecole Polytechnique“ in Paris organisiert werden und auch auf die Ausbildung in den militärwissenschaftlichen Fächern Bedacht nehmen sollte. Als sein Standort war Wien in Aussicht genommen. Die zu große Ausdehnung des Programmes und der Mangel der erforderlichen Mittel, die damals durch andere öffentliche Zwecke stark in Anspruch genommen wurden, ließen es zunächst zur Ausführung dieses Planes nicht kommen.

Doch war es Gerstner bald darauf gegönnt, anderwärts an der Errichtung des ersten polytechnischen Institutes deutscher Zunge in den österreichischen Ländern mitzuarbeiten. 1802 hatten die böhmischen Stände die Gründung einer polytechnischen Lehranstalt beschlossen, für deren Organisation Gerstner und der Chevalier Landriani Vorschläge erstatteten. Die Nachahmung der „Ecole Polytechnique“ in Paris kam nicht mehr in Betracht. Die Hauptindustriestämme Böhmens — Textil-, Glas- und Eisen-

Industrie — sollten durch die neue, nur mit drei Professoren zu eröffnende Anstalt gefördert werden, für welche am 14. März 1803 die Genehmigung des Kaisers erfolgte. Am 10. November 1806 fand ihre feierliche Eröffnung statt.

Diese Aktion brachte auch die Frage der Errichtung einer polytechnischen Schule in Wien wieder in Fluß. 1803 wurde darauf hingewiesen, daß die Errichtung einer solchen, „wie sie gegenwärtig in Prag errichtet wird“, sehr nützlich wäre; am 1. November 1803 bestimmte Kaiser Franz dafür das Erträgnis der neu geschaffenen Großhandlungssteuer, sodaß auch finanzielle Schwierigkeiten der Ausführung herabgemindert erschienen. Am 4. April 1805 ließ der Kaiser dem Grafen Ugarte als Präsidenten der Studien-Hofkommission eine Abschrift des Prager Organisationsplanes mit der Weisung zugehen, ein Gutachten darüber zu erstatten, ob es notwendig und nützlich wäre, etwas Ähnliches in Wien zu errichten. Die Einforderung dieses Gutachtens ist der Ausgangspunkt für die Geschichte des Wiener polytechnischen Institutes, aus welchem die heutige k. k. Technische Hochschule in Wien sich entwickelte. Für die Verwirklichung der Anstalt wurde am 29. September 1810 mit Nachdruck betont: „Nie war sie dringender als in den gegenwärtigen Verhältnissen, wo nach einer Reihe verheerender Kriege und einem beträchtlichen territorialen Verluste die Entwicklung und Benützung der noch vorhandenen Nationalkräfte beinahe die einzigen Mittel sind, um die dem Staate geschlagenen tiefen Wunden allmählich zu heilen.“

Die Hofkammer betraute den gewesenen Direktor der Triester Realschule Johann Josef Prechtel 1810 mit der Ausarbeitung eines Organisationsplanes für das in Wien zu errichtende polytechnische Institut, der am 23. Oktober 1812 mit entsprechenden Schlußanträgen dem Kaiser vorgelegt wurde. Prechtel bezeichnete als allgemeinen Zweck dieses Institutes die Emporbringung der inländischen Industrie durch wissenschaftlichen Unterricht, der alles in sich begreifen sollte, was an den Wissenschaften nur immer für die Gewerbe und die mit ihnen in Verbindung stehenden Geschäfte brauchbar, nützlich oder notwendig sei. Die Unterrichtsführung sollte sich der ausführend charakterisierten „technischen Methode“ bedienen, das Institut selbst in drei Sektionen — eine chemisch-technische, eine mathematisch-technische und eine empirisch-technische — zerfallen. Volle Lernfreiheit ist Zeugnis einer ungemein liberalen Auffassung. Erstattung von Gutachten, Anträgen und Vorschlägen aller Art, Erhebungen über den Zustand der Nationalindustrie, Erteilung verschiedenartigster Auskünfte an Fabrikanten und Gewerbetreibende, Kommissionen und Untersuchungen waren als Sonderaufgaben des Institutes gedacht, für das die Bestellung eines Direktors und von zwölf Professoren nebst Dienern mit einem jährlichen Gesamterfordernis von 33 600 Gulden in Aussicht genommen war.

Dieser Ursprungsplan Prechtels wurde 1812 dem Prager Direktor Gerstner zur Beurteilung zugewiesen. Letztere

mehr benötigten Festungsgeländes. Nach langwierigen Verhandlungen gingen 1899 etwa 69 ha für 3 882 980 M., zahlbar in 20 unverzinslichen Jahresraten, in den Besitz der Stadt Ulm über. Gleichzeitig begann die Stadtgemeinde ihre Tätigkeit mit umfangreichen Gelände-Ankäufen in den vermutlich für die Bebauung frei werdenden Gebietsteilen außerhalb der Umwallung. Daß sie bei dieser Tätigkeit mit starken Preissteigerungen zu kämpfen hatte, ist nichts Unnatürliches. Dennoch gelangen der Stadt bei entschlossenem kaufmännischem Vorgehen noch erhebliche Gewinne. So ergab ein Hofgut im Osten der Stadt mit 60 ha Fläche einen Reingewinn von 1,5 Mill. M. Ähnlich gestalteten sich die Verhältnisse im Westen der Stadt, wo die Stadtgemeinde den Geländebedarf für die Verlegung des Güter-Bahnhofes zum größten Teil in ihre Hände brachte, um hier Einfluß auf die bauliche Entwicklung zu gewinnen. Nach und nach wurden dann auch diejenigen Flächen angekauft, die zur Ansiedlung der notwendigen Industrie und zu Arbeiter-Vierteln geeignet erschienen. So verfügte nach einer Schrift Wagners: „Die Tätigkeit der Stadt Ulm auf dem Gebiete der Wohnungs-Fürsorge“, (Ulm 1903) die Stadt Ulm schließlich über drei Fünftel des Baulandes im Stadtgebiet.

Soweit die Bodenpolitik. Hand in Hand mit ihr ging die Wohnungspolitik. Lange bevor der innere Festungswall aufgegeben werden konnte, hatte sich die Stadtgemeinde die Erlaubnis erwirkt, auf der Ostseite, jenseits des Walles, Wohnungen für Arbeiter und niedere Bedienstete zu errichten. Zur Begründung führte die Stadt die unhaltbaren Wohnverhältnisse der Altstadt an. 1892 wurde mit dem Bau von 16 Arbeiter-Wohnhäusern durch die Stadt begonnen. Die Wohnungspolitik Wagners stützte sich

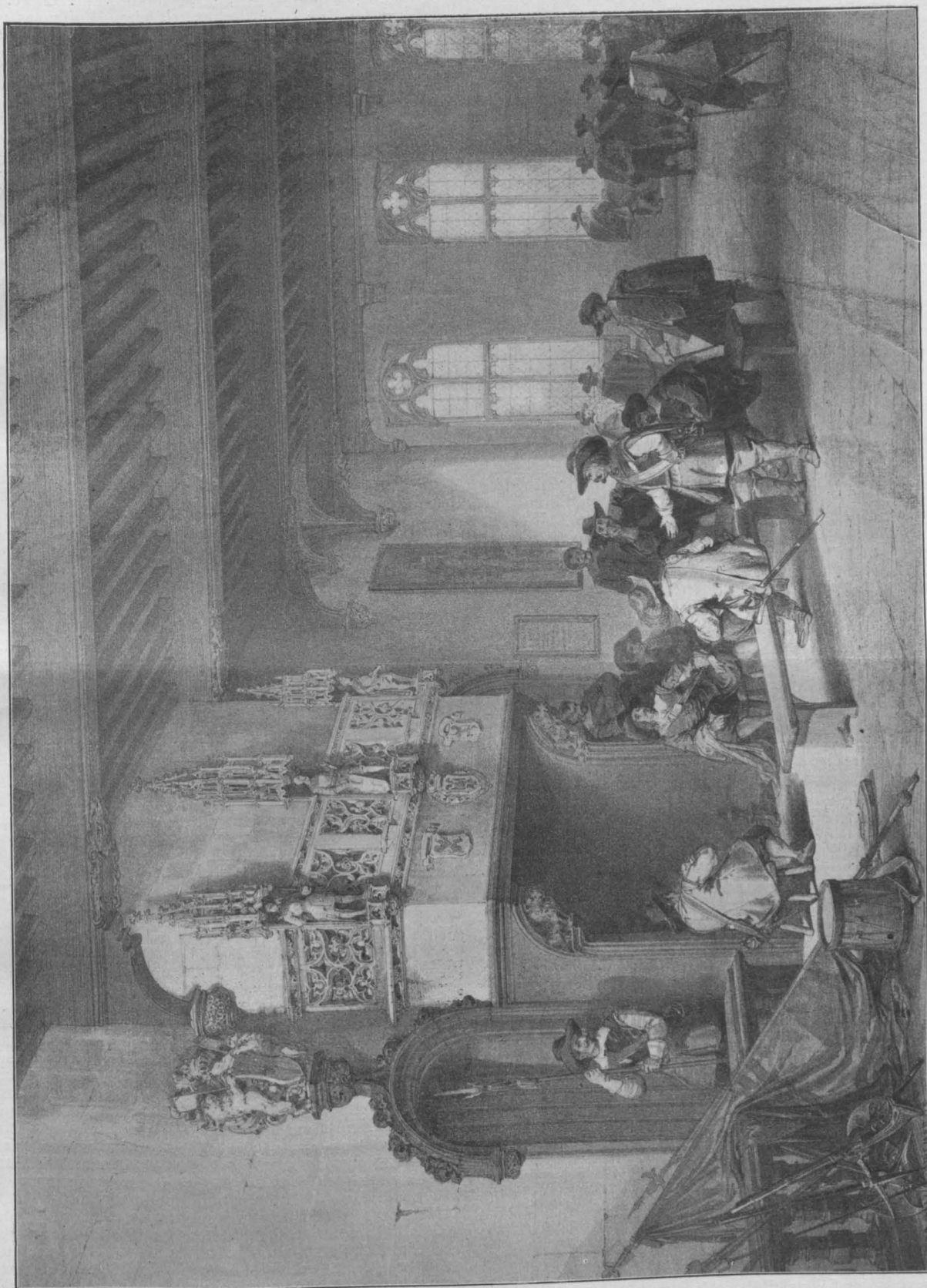
dabei auf die Ueberlegung, daß nur durch tätiges Eingreifen der Gemeinde eine Besserung des Kleinwohnungswesens erreicht werden könne. Der Erfolg dieser städtischen Bautätigkeit war sowohl in gesundheitlicher als in finanzieller Hinsicht ein so ermutigender, daß die Stadt Ulm nach diesen Grundsätzen bis heute 305 Arbeiterhäuser, schließlich nur noch Einfamilienhäuser, mit über 450 Wohnungen erbaute. Mehr als 2000 Personen haben damit ein gesichertes Unterkommen und die Sterblichkeitsziffer ist in den kinderreichen Familien auf 0,8 ‰ zurückgegangen. Das waren vorbereitende Schritte für den Ausbau der eigentlichen Stadterweiterung, die, nachdem das Gelände der alten Festungs-Umwallung vom Reich übernommen war, in aller Ruhe, nicht durch innere Schäden gedrängt und nicht durch Grundstücks-Spekulation gehindert, unternommen werden konnte.

Nun sind diese städtischen Reformen der Boden- und der Wohnungspolitik natürlich nicht ohne Kampf mit Gegnern außerhalb Ulms und mit Gegnern im eigenen Lager durchgeführt worden. „Gegen einen solchen Eingriff öffentlicher Mittel und Kräfte“, schreibt von Welck, „in die Verhältnisse des Wohnungsmarktes, sind teils aus Grundsatz, teils in Wahrnehmung angeblich gefährdeter wirtschaftlicher Interessen verschiedene Bedenken mit dem Anspruch auf Gemeingültigkeit erhoben worden. Ulm hat sie mit der Tat widerlegt.“ Aus der schon genannten Schrift Wagners geht hervor, daß Ulm über dem Wohnungsbau nicht etwa andere Aufgaben der städtischen Verwaltung vernachlässigt, vielmehr seine Entwicklung auf allen Gebieten kräftig gefördert hat. Erwiesen ist auch, daß die Stadt nicht etwa teurer gebaut hat, als es einem privaten Bauunternehmer möglich gewesen wäre,



erfolgte am 13. März 1813 in einem so wenig freundlichen Sinn und mit offensichtlichen Entstellungen, daß Prechtl in eingehender Widerlegung, in welcher nach dem Zeugnisse der Studien-Hofkommission „Die Erinnerungen Gerstners teils gründlich widerlegt, teils vorteilhaft benützt“ waren, ihm vorhalten durfte, Gerstner habe seinen

Prechtl an eine Umarbeitung seines Planes heran, den er dem von Hofkammer, Studien-Hofkommission und Gerstner übereinstimmend betonten Sparsamkeits-Standpunkt anpassen mußte, wollte er nicht seine Ausführungsmöglichkeit überhaupt in Frage stellen. Am 17. Mai 1815 genehmigte Franz I. die Vereinigung der Realschule und



Saal im Rathaus von Audenarde. Nach einer Steinzeichnung der Mitte des 19. Jahrhunderts.

Plan entweder nicht aufmerksam durchgelesen oder absichtlich in falschem Licht dargestellt. Es mochte ihm ja der Gedanke wenig Freude machen, daß Wien ein noch größeres polytechnisches Institut als Prag, und sogar nach anderen als nach Gerstner'schen Plänen erhalten sollte.

Nach Einlangen des Gerstner'schen Gutachtens trat

des bisher unter eigener Direktion bestandenen Fabriksproduktenkabinetts mit dem polytechnischen Institut, dessen Vorlesungsbeginn auf den Anfang November 1815 mit den Fächern Chemie, Mathematik, Physik und empirischer Technologie festgesetzt wurde. Prechtl wurde am 24. Dezember 1814 zum Direktor der neuen Lehranstalt ernannt. Knapp vor der Eröffnung berief ihn der

Kaiser nach Paris, wo Prechtel sich mit den verschiedenen technischen Anstalten und anderen beachtenswerten Institutionen der französischen Hauptstadt bekannt machen sollte. Eine kaiserliche Spende von 682 Dukaten bot ihm Gelegenheit, Apparate, Zeichnungen, Bücher und instruktive Musterstücke für das zu eröffnende Institut zu erwerben.

Am 6. November 1815 erfolgte die Eröffnung des polytechnischen Institutes in Wien. Ihr Glanzpunkt war die Eröffnungsrede Prechtels, die darin ausklang, daß das polytechnische Institut in seinen verschiedenen Beziehungen eine techn. Lehranstalt, ein technisches Museum und eine Akademie der technischen Wissenschaften darstelle. Schon am 15. November 1815 erhielt Prechtel den kaiserlichen Auftrag, den endgültigen Hauptplan auszuarbeiten, der am 31. August 1817 genehmigt wurde und bis zum Jahre 1865 die Grundlage der Entwicklung des Institutes blieb, das in seiner Organisation und in seinen Zielen von der heutigen technischen Hochschule wesentlich verschieden war. Seinen Zweck umschreibt der Einleitungsparagraph also: „Das k. k. polytechnische Institut ist eine Zentralbildungsanstalt für den Handel und für die Gewerbe durch die Verbreitung eines zweckmäßigen, ihre Vervollkommenung be-

gründenden wissenschaftlichen Unterrichtes — ein Sammelplatz für die von den Wissenschaften ausgehenden Beförderungsmittel der gesamten Nationalindustrie, von welchem aus sich Belehrung und Rat für die Vervollkommenung der nützlichen Künste verbreitet — ein Verein nützlicher Kräfte zur Emporhebung des inländischen Gewerbefleißes durch jede Art wissenschaftlichen Einflusses und seine Gleichstellung mit jeder Vervollkommenung des Ausländischen darstellend. Das polytechnische Institut wird auf diese Art das Wesentliche dreier Anstalten in sich vereinigen, von denen jede für sich schon wesentlich zur Erhöhung der technischen Künste und des Nationalwohlstandes beitragen wird, nämlich einer technischen Lehranstalt, eines Konservatoriums für Künste und Gewerbe und eines Vereines zur Beförderung der Nationalindustrie. Das polytechnische Institut wird für die gewerbefleißigen Stände, für die nützlichen Künste und für die technischen Staatsbetriebe dasjenige sein, was die Universitäten zunächst für die Bildung der Staatsbeamten und für die Wissenschaften als solche sind.“ Diese Bestimmung stellte das Institut von allem Anfang an den Universitäten gleich. — (Schluß folgt.)

## Wettbewerbe.

Einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Kriegs-Gedenktafeln veranstaltet die „Berliner Bildhauer-Vereinigung“ für ihre Mitglieder und besonders eingeladene Künstler. Im Preisgericht befinden sich Bildhauer Prof. Ludwig Manzel, Architekt Prof. Franz Seeck, Bildhauer Karl Ebbinghaus, Bildhauer Prof. Konst. Starck und Bildhauer Prof. Wilh. Haverkamp.

Einen Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen für Denkmäler für gefallene Krieger auf den Ehrenfriedhöfen der Stadt Köln erläßt in sehr dankenswerter Weise der Oberbürgermeister für alle seit dem 1. August 1914 in Köln ansässigen selbständigen Bildhauer und Baukünstler, soweit sie nicht Angestellte oder Unternehmer sind. Für Form und Material des Denkmals ist weitester Spielraum gelassen; hinsichtlich des Materiales wird lediglich gewünscht, daß es wetterfestes deutsches Material sei. Es handelt sich um die Ausschmückung von 6 Ehrenfriedhöfen; es können Entwürfe für einen oder mehrere dieser Friedhöfe eingereicht werden. Für Ankäufe sind 8000 M. ausgesetzt; die Ankaufssummen bewegen sich zwischen 1500 und 300 M. „Ist die Beteiligung an dem Ausschreiben eine ungenügende oder entsprechen eingegangene Entwürfe nicht den an sie in künstlerischer Hinsicht zu stellenden Anforderungen, so behält sich der Gutachterausschuß eine entsprechende Herabsetzung der ausgesetzten Summe vor.“ Wir möchten im Interesse der Stadt Köln, deren Vorgehen so außerordentlich zu begrüßen ist, wie im Interesse der Wettbewerber bitten, von dieser Bestimmung abzusehen, denn sie könnte das Ver-

trauen in den Wettbewerb lockern und das Ergebnis in Frage stellen. Das Preisgericht besteht u. a. aus den Hrn. Beigeordneten Zschirnt, Geh. Brt. Heimann, Garten-Dir. Encke, Friedhof-Dir. Ibach, kgl. Brt. Kleefisch, Stadtbauinsp. Stooß, Arch. Nöcker, Arch. Perthel, Bildhauer Prof. Grasegger und Bildhauer Haller. —

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für eine Hausmarke für die deutsch-amerikanische Zeitung „Continental Times“ veranstaltet im Auftrag dieser in Berlin erscheinenden Zeitung der „Verein der Plakatfreunde“ in Berlin bei einer Preissumme von 500 M. —

Im Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Heldenhaine in Ostpreußen, erlassen vom „Beratungs-Ausschuß für Heldengräber in Ostpreußen“, ist die Teilnahme allgemein auf deutsche Künstler erstreckt, die Frist auf 10. April verlängert worden. —

In einem Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung der Ueberführung der Mecklenburger-Straße in Leipzig, beschränkt auf Leipziger Künstler und hervorgegangen aus den Nöten des Krieges, wurde ein Entwurf von Georg Wünschmann um 1000 M. erworben. Für je 600 M. wurden angekauft Entwürfe von Wilh. Haller und Pflaume, für je 400 M. Arbeiten von Reichel & Kühn und Herold. —

Inhalt: Die Hundertjahr-Feier der Technischen Hochschule in Wien. — Oberbürgermeister H. v. Wagner. — Wettbewerbe. — Abbildung: Saal im Rathaus von Audenarde. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

sondern eher billiger. Endlich hat auch das Vorgehen der Gemeinde das Baugewerbe und die gemeinnützige Bauunternehmung nicht nur nicht gehemmt, sondern beiden zum Ansporn und zum Vorbild gedient. Wagner konnte daher in seinem Kampf mit Gegnern vor allem den Erfolg seiner Bestrebungen als Waffe führen. Und dieser Erfolg drückt sich am augenscheinlichsten in Zahlen aus.

In dem verflochtenen Vierteljahrhundert stieg die Einwohnerzahl von Ulm von 36 000 auf 60 000 Seelen; die Zahl der Hauptgebäude des Stadtgebietes von 3186 auf 5657. In 25 Jahren wurden 900 ha Grundstücke für etwa 12,5 Mill. M. erworben und es wurden davon etwa 300 ha wieder verkauft. Der Wert des Restes von 600 ha wird mit 30 Mill. M. angegeben. Der Besitz der Stadt hat sich in dem genannten Zeitraum von 11 Mill. M. auf 52 Mill. M. gehoben; die Schulden betragen nur etwa 15 Mill. M. Aus den Gewinnen der Boden- und der Finanzpolitik konnten jährlich etwa 400 000 M. den laufenden Kosten der Verwaltung zugewiesen werden, sodaß Ulm den niedersten Stand der Steuern unter den größeren Städten Württembergs hat. Dabei sind die übrigen Aufgaben der Stadt keineswegs vernachlässigt worden, schon eine einfache Aufzählung der städtischen Unternehmungen zeigt das: Ankauf und Erweiterung des Elektrizitätswerkes und der Straßenbahn; Grundwasser-Versorgung; Kanalisation; Anlage neuer Straßen; Anlage von Industrieleisen; Erweiterung des Schlachthauses; Verlegung und Neuanlage des Friedhofes; Umbau des alten Rathauses; neue Schul- und Krankenhausbauten; neue Donaubrücke; Stadtbad usw. Es würde aber das harmonische Bild des seltenen Mannes unvollständig lassen, wenn wir nicht auch seiner Bestrebungen zur Denkmalpflege, die in Ulm ein besonders wichtiges

Kapitel bilden, gedächten. Was für das Münster geschieht, ist bekannt. Bekannt sind auch die Bestrebungen, die Umgebung des Münsters wieder in einen solchen Zustand zurück zu versetzen, daß sie die Wirkung des Gotteshauses unterstützt. Die Erhaltung des Stadtbildes, insbesondere von der Donau her, ist seine stete Sorge. Gerade dieses Bild ist aber auch von einem besonderen Zauber. Auf etwa 500 m Länge erstreckt sich ein 400 Jahre alter Rest der alten Ulmer Stadtbefestigung. Breit gelagert, war sie ehemals reich mit Türmen und Erkern besetzt, die, aus der Uebergangszeit von der Gotik zur Renaissance stammend, heute mit spärlichen Ausnahmen verschwunden sind. Zweigeschossig angelegt, beherbergt die Mauer in den gewölbten Räumen des unteren Geschosses verschiedene Gewerbe, während der obere Wehrgang heute als Spazierweg dient. Sie scheidet die düstere Enge der Stadt von der sonnigen Weite des Stromes. Sie wird ebenso erhalten, wie das alte Rathaus mit seinem erneuerten Freskenschmuck, wie Schwörhaus und Anderes erhalten worden sind. In einer groß geleiteten Stadt hat sich auch die Denkmalpflege stets wohl befunden, denn sie ist ein Kulturfaktor einer alten Stadt. Bedarf es noch der Erwähnung des Erbbaurechtes, um zu zeigen, daß das Wohnungswesen von Ulm aller Vorteile teilhaftig wird, welche die neuere Gesetzgebung gewährt?

Nicht unerwähnt bleibe, daß Wagner in dem verstorbenen Stadtbaurat Braun einen die großen Ziele verständnisvoll unterstützenden Mitarbeiter besaß.

Möge es der schönen Stadt gelingen, das Schicksal des Oberbürgermeisters Dr. v. Wagner noch mindestens für ein zweites Vierteljahrhundert mit ihren Geschicken zu verknüpfen! —





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 19. BERLIN, DEN 4. MAERZ 1916.

FUER DAS



VATERLAND

Heldentod ist Opfertod für Haus und Herd, Heimat und Vaterland. Weil unsere Helden im Feindesland für uns bluten, können wir daheim uns sicher fühlen. Unermesslich wächst damit unsere Pflicht, alles in den Dienst des Volkes und seines Heldentums zu stellen — alles!

Michael Georg Conrad.



uf dem Felde der Ehre sind im Kampf für das Vaterland aus dem Kreise unserer Fachgenossen gefallen oder den auf dem Schlachtfeld erhaltenen Wunden erlegen:

Heinrich Alt, Dipl.-Ingenieur von München. — Gg. Wilh. Arntz, Reg.-Baumeister in Wiesbaden. — Georg Bachmann, Dipl.-Ingenieur in Berlin. — Wilhelm Bahlmann, Ob.-Ingenieur. — Paul Bejeuhr, Dipl.-Ingenieur von Obertürkheim. — Otto Boos, Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Georg Buschner, Architekt von München. — Wilhelm Döldissen, Ingenieur aus Leopoldshöhe in Lippe-Deimold. — Franz Engel, Reg.-Bauführer von Hannover. — Paul Erbe, Bautechniker aus Charlottenburg. — Julius Fey, Dipl.-Ingenieur aus Darmstadt. — Werner Frank, Reg.-Bauführer von Darmstadt. — Hans Glasneck, Ingenieur aus Breslau. — Hermann Göens, Ingenieur von Hannover. —

Willi Günther, Stadtfeldmesser a. D. in Oldesloe-Hamburg. — Willi Haag, Dipl.-Ingenieur von Stuttgart. — Franz Hallinger, Baumeister in Hamburg. — Paul Hansen, Ing. der Schutztruppe in Südwest-Afrika. — Otto Werner Hartwich, Dipl.-Ingenieur von Bremen. — Alfred Haußmann, Reg.-Baumeister aus Stuttgart. — Fritz Heydenreich, Stud.-Ing. aus Nietleben bei Halle a. S. — Max Hunkler, Dipl.-Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Hans Jürgens, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. aus Hannover. — Richard Kalisch, Dipl.-Ingenieur von Kiel. — Otto Krebs, Dipl.-Ingenieur von Bad Homburg. — Paul Kuttner, Dipl.-Ingenieur von Berlin. — Hans Leo, Dipl.-Ing., Assist. a. d. Techn. Hochschule in Karlsruhe i. B. — Fr. Lieb, Dip.-Ingenieur aus Stuttgart. — Wilhelm Mack, Architekt in Nürnberg. — Gustav Mager, Ingenieur von der Insel Reichenau. — Arnold Mannesmann, Dipl.-Ingenieur in Remscheid. — Dr. Wilhelm Mertens, Dipl.-Ing. aus Braunschweig, in Heidelberg. — Hans zur Nedden, Architekt in Hamburg. — Paul Nestle, Brt., Prof. an der Baugewerkschule in Karlsruhe i. B. — Heinrich Oebel, Architekt. — Bruno Pawelczyk, Ingenieur in Berlin. — Bruno Perrey, Architekt von Königsberg. — Walter Pfeil, Dipl.-Ingenieur in Charlottenburg. — Martin Philipp, Architekt von Klotzsche-Dresden. — Viktor Posseltdt, Ingenieur von Berlin. — Fritz Raithel, Dipl.-Ingenieur von München. — Günzel v. Rauschenplat, Dr.-Ing. von

Steglitz. — Georg Renker, Dipl.-Ingenieur von Hamburg. — Karl Richard, Dipl.-Ingenieur aus Dresden. — Richard Rothe, Reg.-Bauführer aus Bunzlau. — Hans Rudeloff, Dipl.-Ingenieur aus Berlin-Dahlem. — Ernst Scherer, Architekt von Darmstadt. — Erich Schmidt, Reg.-Landmesser aus Schleusingen i. Th. — Ludw. Schmidt, Kand. der Ing.-Wissenschaften von Goslar. — Karl Schneider, Ingenieur von Karlsruhe i. B. — Herm. W. F. Schröder, Architekt von Dölzchen bei Dresden. — Ernst Schüle, Dipl.-Ingenieur von Pegnitz. — Heinrich Schultz, Dipl.-Ing. beim kgl. Kanalbauamt in Duisburg-Meiderich. — Hermann Siebrecht, Ingenieur von Hannover. — Karl Stammer, Geometer von Karlsruhe i. B. — Oskar Stoeckel, Reg.-Baumeister in Heilsberg i. Ostpr. — Oskar Stoffregen, Dipl.-Ing., Reg.-Bfhr. in Hannover. — Martin Striebold, Reg.-Baumeister in Minden i. W. — Paul Strubberg, Dipl.-Ingenieur von Stuttgart. — Erich Swontes, Architekt in Berlin. — Ernst Sydow, Ingenieur von Berlin. — Karl Timmermann, Architekt von Karlsruhe i. B. — Wilhelm Tourté, Architekt von Cassel. — Hans Wehr, Ingenieur aus Oldenburg. — Hans Weiss, Architekt von Königsberg. — Erich Welsch, Ingenieur von Jauer. — Richard Werner, Reg.-Baumeister von Breslau. — Erich Wickert, Dr.-Ing. von Hannover. — Hans Zellmer, Kand. des Hochbaufaches von Friedenau. — Ernst Zimmermann, Kreisbmstr. des Landkr. Hagen i. W. — Studierende der Techn. Hochschule in Dresden: Johs. Beck, Werner Hirzel, Karl Lohse, Otto Matthes, Dipl.-Ing., Alfred Queck, Friedr. Reif, Richard Trümpp, Hellmut Wiedemann. —

Liste I Jahrgang 1914 in No. 78, II in 81, III in 85, IV in 90, V in 96, VI in 89, VII in Jahrgang 1915, No. 5, VIII in 13, IX in 23, X in 43, XI in 55, XII in 67, XIII in 79, XIV in 99, XV in Jahrgang 1916, No. 10. —

## Die Hundertjahr-Feier der Technischen Hochschule in Wien. (Schluß.)

**D**ie Dreiteilung schuf einen neuen Typus technischer Lehranstalten, deren obere Abteilungen eine Handelsschule und jede Ausbildung für bürgerliche Berufe auf Grund eindringlicher chemischer, physikalischer und technologischer Kenntnisse, der Baukunst, der Ingenieurwissenschaften und der Mechanik bieten wollte. Drei später selbständig gewordene Unterrichtstypen — Realschulen, Handelsschulen und technische Hochschulen — wurzelten hier in einem Boden. Die Angliederung der Manufaktur-Zeichnungs- und Graveurschule von der Akademie und nachher der Gewerbe-Zeichnungsschule bezog Richtungen ein, die später in Gewerbe- und Kunstgewerbeschulen ausklangen. Volkstümliche Sonntagsvorlesungen vertraten Bildungsbestrebungen, die erst die Gegenwart zu ganz ungeahnter Ausdehnung gelangen ließ. Durch Veranstaltung von Ausstellungen und Preisausschreibungen, durch Erstattung von Gutachten und durch die Herausgabe von Jahrbüchern sollte das Institut ein Brennpunkt für weite Bevölkerungskreise werden. Es war als eine Zentralbildungsanstalt gedacht, die in Einzelvorlesungen der Zeit vorausseilte. Auch der Hauptplan von 1817 hielt an der Lernfreiheit fest und setzte den einen

Eckstein der hochschulmäßigen Organisation in den für seine Zeit unstreitig stolzen Bau. Programmatisch gründete von der Front des neuen Institutsgebäudes, zu dem Franz I. am 14. Oktober 1816 unter großem Gepränge den Grundstein legte, die Widmung: „Der Pflege, Erweiterung, Veredelung des Gewerbeleißes, der Bürgerkünste, des Handels Franz der Erste“.

Ausländische Sammlungen, so die Wiebeking'sche in München, wurden für das Institut erworben, das eine eigene mechanische und astronomische Werkstätte für die Anfertigung von Maschinenmodellen, Apparaten und Instrumenten erhielt. Die Organisation griff zielklar weit aus und bedeutete einen großen Wurf in einer Zeit, in welcher der Uebergang zur modernen Großindustrie mit Maschinenbetrieb in Oesterreich einsetzte. Es war aber auch ein geradezu seltenes Glück, daß die Lösung dieser Aufgabe in die Hände Prechtl's gelegt wurde, den man ohne Gefahr einer Ueberschätzung zu den wirklich großen Männern seiner Zeit zählen darf. Seine Ueberzeugung, in seinem Plan ein nach allen Seiten wohlüberlegtes Werk geschaffen zu haben, an dem sich nicht nach Belieben jedes Besserwissers ändern lasse, erklärt seine ablehnende Haltung gegen die schon nach wenigen Jahren laut wer-

## Kleinsiedlungen in friderizianischer Zeit.

**D**ie Heimstätte für Krieger ist das Ziel des Strebens einer Reihe von Bevölkerungsgruppen, deren Tätigkeit darauf gerichtet ist, den aus dem Krieg Heimkehrenden den Wiederaufbau ihres wirtschaftlichen Daseins mit allen Mitteln zu erleichtern und ihre Zukunft an einer Stätte zu sichern, an der sie mit ihren Angehörigen ein friedvolles Familienleben führen, und von der sie bis zum Lebensende nicht mehr vertrieben werden können. Die Form ist neben der, die in der Lösung der städtischen Wohnungsfrage liegt, der kleinbäuerliche Besitz. „Das Reich dankt seinen Verteidigern, indem es jedem deutschen Kriegsteilnehmer oder seiner Witwe die Möglichkeit eröffnet, auf dem vaterländischen Boden ein Familienheim auf eigener Scholle zu erringen“, mit diesen Worten wird das Ziel so genau umschrieben, daß Zweifel an ihm nicht möglich sind. Die Form der ländlichen Heimstätte ist es, die als Mittel gegen die der Familie geschlagenen Schäden des Krieges erstrebt wird. Sie soll zugleich ein Mittel der Bevölkerungspolitik an sich sein, soll Gesundheit und Kraft des Volkes fördern, soll den Familiensinn wieder wecken und den Familientrieb heben. Was schon der große Friedrich in seiner umfassenden Fürsorge für die Bevölkerung seines Staates erkannt hat und als einen Pfeiler des Staatswohles bezeichnete, soll wieder aufleben, zum Teil unter Anknüpfung an die durch den großen König verfolgten Gedanken.

Den Unternehmungen Friedrichs auf dem Gebiete der Besiedelungen ist eine schöne Arbeit gewidmet, die in hohem Maße zeitgemäß ist und den Regierungsbaumeister Waldemar Kuhn aus Berlin zum Verfasser hat.\* Die friderizianische Kolonisation hat nicht immer die Beachtung gefunden, die ihr heute wieder zuteil wird. Das Planmäßige der Schöpfungen Friedrichs des Großen stand in lebhaft empfundenem Gegensatz zu der romantischen Zeitströmung, die in den malerischen Reizen der alten Dörfer mehr sehen wollte, als in der nüchternen Klarheit der Siedlungen Friedrichs. Und doch entbehren auch diese nicht der durch die Zeit entwickelten und dargebotenen Reize.

Die Kolonien Friedrichs des Großen sind entweder

\*) Kleinsiedlungen aus friderizianischer Zeit. Mit zahlreichen Abbildungen und 4 Tafeln. Berlin 1915. Wilhelm Ernst & Sohn.

Straßendörfer oder geschlossene Dörfer; beide sind aus dem alten Dorfanger hervorgegangen. Es ist zu unterscheiden zwischen Dörfern der Büdner und Dörfern der Bauern. Erstere zeigen eine engere Stellung der Häuser; die kleinen Gartenstellen lassen keine sehr weiträumige Bauweise zu. Bei den Bauerndörfern dagegen war eine weiträumigere Bauweise gegeben; sie haben das Gepräge des Straßendorfes. Die räumliche Trennung der Hofstelle vom Acker gab meist Anlaß zur Bildung geschlossener Dörfer. In Größe und Aussehen waren die einzelnen Häuser einander völlig gleich. Es war nicht beabsichtigt, durch eine verschiedenartige Ausbildung der Häuser dem Dorfe ein malerisches Aussehen zu verleihen. Der Reiz dieser Siedlungen liegt hauptsächlich in deren Gesamt-Anlage.

Bemerkenswert sind die erzieherischen Zwecke, die Friedrich mit der Anlage von Siedlungen namentlich dann im Auge hatte, wenn die neuen Siedlungen Erweiterungen bestehender Dörfer waren. Er schrieb 1776 an den Kammer-Präsidenten v. Domhardt; „Es müssen gleich ganze Dörfer und Kolonien mitten unter dem groben und butten Volke angelegt werden, die ganz allein wohnen und ihre Nahrung und Gewerbe vor sich treiben, damit das hiesige Volk um so besser sieht und gewahrt wird, wie jene sich einrichten und wirtschaften. Wenn sie sodann den Nutzen davon sehen, so werden sie nach und nach sich auch gewöhnen, den fremden Leuten nachzuahmen und fleißiger und ordentlicher zu werden.“ Aus diesen Gesichtspunkten heraus wurden in den achtziger Jahren des 18. Jahrhunderts in Westpreußen eine große Reihe von Dorf-Erweiterungen vorgenommen, die auch der Erziehung der polnischen Bevölkerung dienen sollten. Die deutschen Ansiedler sind an einem besonderen Platz stets vom alten Dorf getrennt; als vermittelndes Glied liegen zwischen beiden nur das Schulmeisterhaus und der Kirchhof. Die Verkehrswege sind so eingerichtet, daß jeder Dorfteil für sich, ohne den anderen zu berühren, betreten werden kann. So ergab sich eine Abgeschlossenheit, die Veranlassung war, daß sich selbständige deutsche Gemeinden unter der polnischen Bevölkerung haben erhalten können. In der Nähe von Danzig, Kulm und Hohen-salza erzählen heute noch die Nachkommen der ehemaligen Kolonisten von ihren schwäbischen Vorfahren.

Bei dem planmäßigen Aufbau der Kolonien machte jedoch das 18. Jahrhundert nicht halt. Auch die abgebrannten Orte sollten nach einheitlichem Plan wieder aufgebaut, die



denden Reorganisations-Anregungen. Da Prechtl mehr als drei Jahrzehnte an der Spitze des Institutes blieb, das nur 1842 eine nicht tief greifende Reorganisation erfuhr, so war ein Einleben seiner Organisation schon durch die Person des Leiters gewährleistet. Unter Prechtls ersten Mitarbeitern interessieren der Technologe Altmütter als Jugendfreund Grillparzers, der Physiker Johann Philipp Neumann als Dichter des Textes der „Deutschen Messe“ von Schubert, welche die Hörer des Polytechnischen Institutes 1827 in der Karlskirche zur ersten Aufführung brachten.

Das Ansehen des Wiener Institutes stieg rasch ganz außerordentlich; seine Einrichtungen galten bei Errichtung ähnlicher Anstalten des Auslandes, aus dem sich Hörer einfanden, wiederholt als vorbildlich. Im Jahre 1821 wurde der Bau des Flügels gegen die Karlskirche vollendet; jenen des Flügels gegen die evangelische Schule, des Mitteltraktes und der Bauten im zweiten Hofe führte der Institutsprofessor Josef Stummer von 1836 bis 1839 durch. Seine Errichtung erfolgte, um für die periodisch wiederkehrenden Gewerbeprodukten-Ausstellungen die nötigen Räume zu beschaffen. Im Jahre 1840 wies Kaiser Ferdinand dem polytechnischen Institut sein eigenes technisches Kabinett zu, das mit dem schon vorhandenen Fabrikprodukten-Kabinett nunmehr zu einer einheitlichen Sammlung vereinigt wurde.

Die Vorgänge des Jahres 1848, in denen auch das Technikerkorps eine Rolle spielte, brachten dem Institut sehr empfindliche Nachwirkungen. Das Gebäude wurde für das Studienjahr 1848/49 militärisch besetzt, der Unterricht der kommerziellen und der technischen Abteilung aufgehoben und erst im Herbst 1849 wieder aufgenommen. Die Leitung wurde militärischen Händen übertragen; erst am 25. September 1858 erfolgte wieder die Bestellung eines Direktors aus dem Kreise der Lehrkräfte des polytechnischen Institutes mit der Ernennung des bis dahin als Vizedirektor des Johanneums in Graz tätigen Dr. Georg Halmeyer, unter dem der Uebergang zur hochschulmäßigen Organisation sich vorbereitete und an Stelle der ein halbes Jahrhundert in Kraft gestandenen Prechtl'schen Organisation eine den Zeitbedürfnissen und den Fortschritten technischer Wissenschaft und Praxis mehr entsprechende trat.

bestehenden Dörfer, Vorwerke und Ämter nach neuen Gesichtspunkten geregelt werden. Im Interesse der Feuer sicherheit waren die Behörden vor allem auf eine Trennung der Häuser bedacht. Wie groß der Zwischenraum sein sollte und in welcher Weise bei einem Hausbau auch die Dorfstraße geregelt werden könne, damit das frühere wilde und planlose Bauen aufhöre, war in das Ermessen des Baubeamten gestellt. Die erste Verordnung über eine solche „Regulierung“ der Dörfer stammt aus dem Jahre 1795.

Abweichende Siedlungsformen fanden sich auf den urbar gemachten Flächen der Ueberschwemmungs-Gebiete. Je nachdem sie am Rande der Flußtäler liegen oder im Luche selbst oder im Schutz des Deiches, bilden die Niederlassungen eine Reihe besonderer Dorfarten. Am Rande der Flußtäler, wo die alljährlichen Ueberschwemmungen keinen Schaden tun konnten, ziehen sich die Häuser oft meilenweit neben einander hin. Auf der einen Seite senkt sich das in parallele Streifen geteilte Land zur Niederung, auf der anderen Seite führt ein Zufahrtsweg zwischen den Häusern und den dahinter ansteigenden Höhen entlang.

Bei der Urbarmachung der Luche werden die Kolonien auf niedrigen, sandigen Hügeln mitten im Sumpf angelegt. Je nachdem die Größe der Hügel nur die Anlage eines Gehöftes oder eines ganzen Dorfes gestattete, entstanden zerstreute Siedlungen ähnlich den friesischen und holländischen Einzelgehöften, oder Siedlungen nach Art der Straßen- oder Haufendörfer. Im Oderbruch, dessen Eingedeichung 1746 erfolgte, finden sich ausschließlich geschlossene Dörfer, da hier wie in den älteren Dörfern Hofstellen und Aecker getrennt ausgegeben wurden. In Hofstellen und Aecker dagegen eine mehr oder weniger offene Bauweise. Die friderizianischen Siedlungen im Oderbruch zeichnen sich vor denen des übrigen Landes durch planmäßigen Aufbau und Durchbildung bis in die kleinsten Einzelheiten aus. In solchen Siedlungen macht die langgestreckte Dorfaue einen schier monumentalen Eindruck. Kirche, Schule und Gasthof liegen in ihrer Mitte und teilen die Aue in 3 ungleich große Plätze. Zu beiden Seiten ziehen die Fahrstraßen hin, deren große Baum-Alleen die Wirkung steigern. In der Aufteilung wechseln große und kleine Bauernstellen ab. Solche Dörfer bilden in dem nebeneinander gelegenen verschieden großen Besitz ein Bild der wirtschaftlichen Interessen-Gemeinschaft, die

Das polytechnische Institut sollte nunmehr die höchste theoretische und nach Möglichkeit auch praktische Ausbildung in den durch seine besonderen Fachschulen vertretenen Wissenschaften geben; die Errichtung von sieben Fachschulen für Chemie, Hochbau, Straßen- und Wasserbau, Maschinenbau, Geodäsie, Berg- und Hüttenwesen, Handel und Staatswirtschaft war in Aussicht genommen. Die Zahl der ordentlichen Lehrkanzeln sollte auf 25 steigen, an die Spitze des Institutes ein alljährlich frei zu wählender Rektor, an jene der Fachschulen ein in je zwei Jahren wählbarer Vorstand treten. Sogar die Möglichkeit der Einbeziehung des Schiffbaues wurde damals schon erörtert. Nicht mehr eine Zentralbildungsanstalt für Handel und Gewerbe, sondern die Vermittlung der höchsten theoretischen und praktischen Ausbildung in den Fachschul-Wissenschaften schwebte als oberstes Ziel vor.

Die kaiserliche Genehmigung vom 17. Oktober 1865 stimmte nur der Errichtung von vier Fachschulen (Hochbau, Maschinenbau-, Straßen- und Wasserbau sowie Chemie) zu und ordnete eine allgemeine Abteilung für die wissenschaftlich grundlegenden Fächer aller Fachschulen an. Mit der Nichtgutheißung der Fachschule für Handel und Staatswirtschaft verlor die kommerzielle Abteilung den Charakter ihrer Selbständigkeit und es verschwand der zweite Teil der Prechtl'schen Dreigliedrigkeit der Instituts-Organisation. Das Fachschulsystem hatte nebst vielen Vorteilen auch manche bald hart empfundene Nachteile gebracht, die besonders sich daraus ergaben, daß die allgemeine Abteilung zur Zutrittsporte für die Fachschulen werden und ein mindestens genügender Erfolg in all ihren lehrplanmäßigen Gegenständen für den Uebertritt in die Fachschulen gefordert sein sollte.

Das Anknüpfen gegen den Lernzwang, der mit Artikel 18 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 im Widerspruch stand, führte zunächst zu dem Zugeständnis der Lehr- und Lernfreiheit, welche das Gesetz vom 10. April 1872 festlegte. Letzteres brachte dem bisherigen Institut, dessen Fachschulzahl aufrecht erhalten wurde, auch den Titel „Technische Hochschule“, den der Unterrichtsausschuß des Abgeordnetenhauses als der höchsten wissenschaftlichen Bildungsaufgabe der Lehranstalt angemessener fand. Im Zusammenhang mit dem am

im 18. Jahrhundert in dem gemeinsamen Besitz von Wiesen und Wäldern zum Ausdruck kam. In dieser Weise wurden im Oderbruch 43 teils königliche, teils adelige Kolonien angelegt.

Im Warthebruch wurden Groß- und Kleinbauern die Aecker in einem Stück und in getrennten Kolonien angewiesen. Ein Unterschied aber besteht zwischen den Kolonien der Großbauern und denen der Büdner. Die Gehöfte der letzteren liegen in einer Reihe, gewöhnlich in der Mitte der parallel geschnittenen Grundstücke, abseits von der Verkehrsstraße. Die Gehöfte der Großbauern aber liegen ebenfalls in der Mitte ihrer Grundstücke, jedoch zerstreut da, wo eine kleine Erhebung oder guter Baugrund zum Anbau lockten. Durchschneidet die Dorfstraße die parallel geschnittenen Grundstücke in der Mitte, so sind die Häuser gegen einander versetzt. Führt die Straße aber seitlich vorbei, so sind die Gehöfte durch schmale Zufahrtswege mit der Straße verbunden. So macht der ganze Bruch den Eindruck eines wohl gepflegten Gartens.

Die Gründe für die verschiedenen Besiedelungsarten sind teils wirtschaftlicher, teils sozialer Natur. Bei der zerstreuten Siedlungsweise wohnt der Bauer auf seinem Besitz. Er kann sein Land leichter bestellen und verliert weder Zeit noch Geld auf langen Wegen zu seinem Acker. Bei einem Brande ist nur das einzelne Gehöft, nie das ganze Dorf gefährdet. Das geschlossene Dorf dagegen bietet wieder die Möglichkeit geselligen Gemeindelebens durch nahes Zusammenwohnen. Der Verkehr der Dorfbewohner unter einander ist wesentlich erleichtert. Für die Verschiedenheiten in der Besiedelung des Oderbruches und des Warthebruches waren jedoch die persönlichen Verhältnisse der Kolonisten mitbestimmend. Die Kolonisten des Oderbruches bestehen aus Pfälzern, Oesterreichern und Schwaben, die in ihrer Heimat in geschlossenen Dörfern wohnten. Da sie mittellos waren, mußte der König ihnen die Häuser teils ganz bauen, teils die Baumaterialien dazu liefern. Da die Mittel knapp waren, erforderte das einen sparsamen Baubetrieb: Ein solcher ließ sich aber nur durch Herstellung vieler Häuser an einem Ort, also eines ganzen Dorfes nach einem Plan ermöglichen. Im Warthebruch jedoch waren die Kolonisten wohlhabende Polen, die als Flüchtlinge aus ihrer Heimat von Friedrich dem Großen aufgenommen wurden. Diesen konnte die Regierung die Rodung des Landes und

(Fortsetzung Seite 106.)

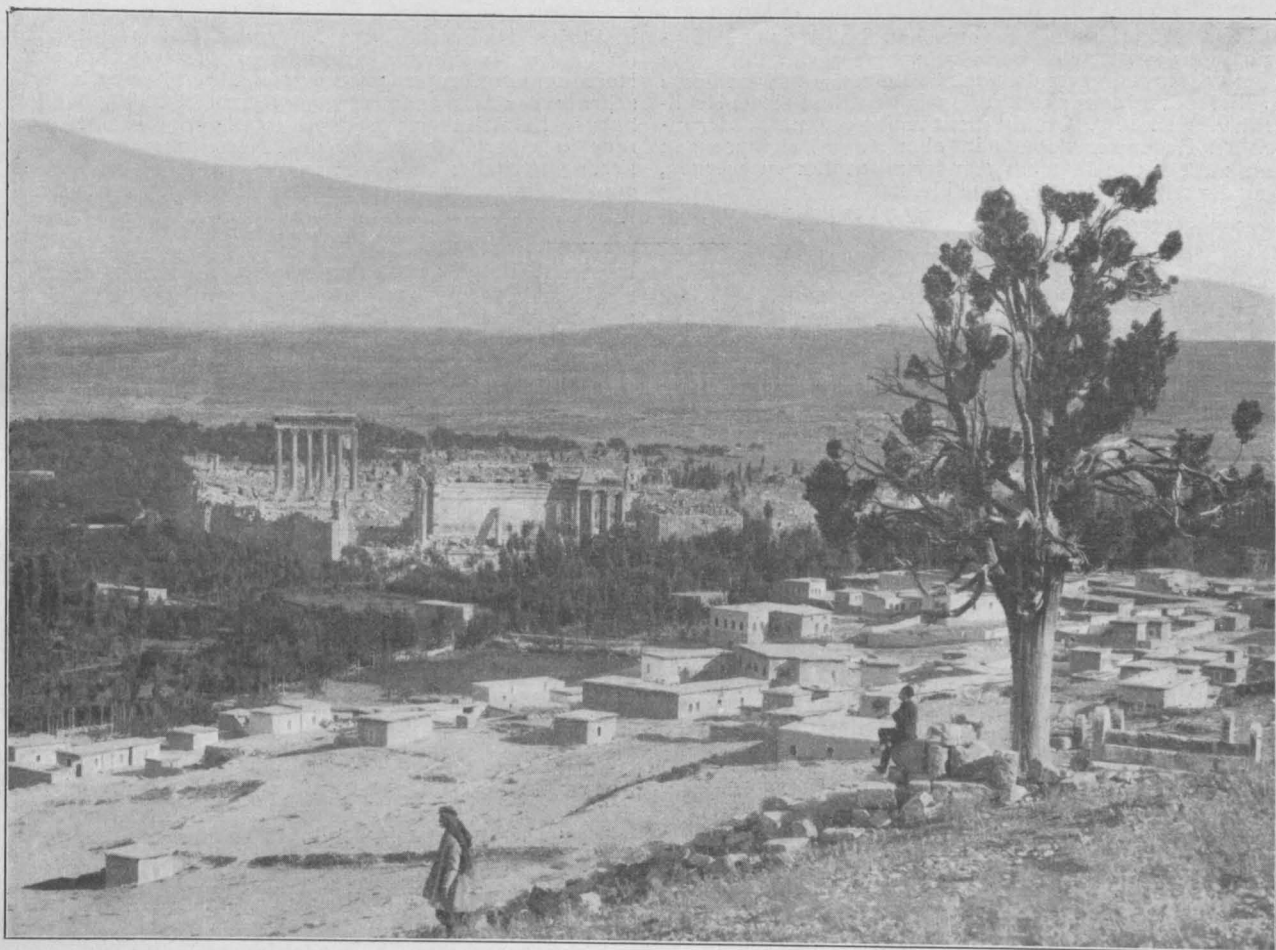


Reste alter Befestigungswerke von Larissa in Thessalien.

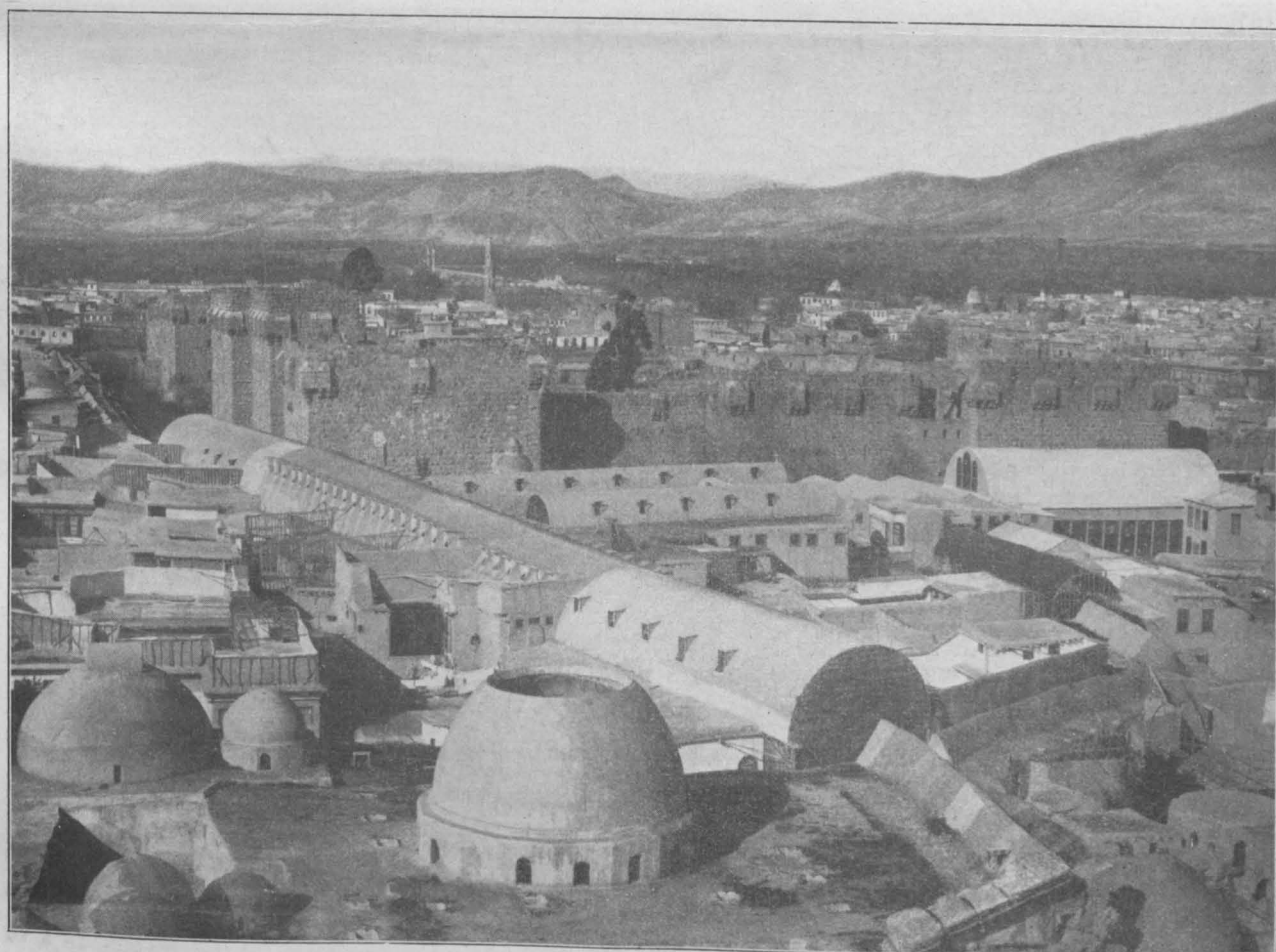


Die Propyläen mit Ansicht der Stadt Djerash in Syrien.





Gesamtansicht von Baalbek in Syrien.



Gesamtansicht von Damaskus in Syrien.

4. März 1916.

20. Febr. 1875 erlassenen organischen Statut, das alle Einzelheiten des Betriebes der Hochschule regelt, bildet das eben erwähnte Gesetz die noch heute in Geltung stehende Grundlage und den erweiterungsfähigen Rahmen der Hochschulentwicklung. Ob ihn nicht unabwiesbare Forderungen des Gegenwartslebens in absehbarer Zeit sprengen und zu einschneidenden Änderungen führen werden, mag derzeit eine offene Frage bleiben.

Aus den bescheidenen Anfängen des polytechnischen

### Tote.

**Feodor Gnauth** †. Die Zahl der aus dem technischen Beruf hervor gegangenen Männer, die im öffentlichen Leben eine führende Rolle spielen, ist in Deutschland noch immer eine nur kleine; gering ist auch die Zahl der Techniker in den obersten leitenden Stellungen staatlicher und kommunaler Verwaltungen, trotzdem namentlich bei den letzteren die Aufgaben technisch-wirtschaftlicher Natur immer mehr in den Vordergrund getreten sind und auf die Finanzwirtschaft der betreffenden Verwaltungen den einschneidendsten Einfluß ausüben. Einen aus dem Techniker-Beruf hervorgegangenen Minister hat Deutschland neben Honsell unseres Wissens bisher nur noch einmal in der Person des ehemaligen großherzogl. hess. Finanzministers Dr. Feodor Gnauth Dr.-Ing. h. c. besessen, der von 1900 1910 dieses Amt erfolgreich und tatkräftig ausgefüllt hat und nach weiterer 6jähriger Tätigkeit an der Spitze eines industriellen Großunternehmens, der Felten & Guilleaume Carls werk A.-G. in Cöln-Mülheim am 26. v. M. nach kurzer, schwerer Krankheit im 62. Lebensjahre gestorben ist.

Gnauth war ein geborener Stuttgarter, legte seine Studien auf der Technischen Hochschule daselbst ab, bestand 1876 die erste Staatsprüfung im Bauingenieurfach und war dann für den Württemberg-Hohenzoll. Landes-Kommunalverband tätig. Im Jahre 1880 legte er dann die zweite Staatsprüfung als Regierungs-Baumeister ab und trat darauf als Kreis-Ingenieur in den Dienst des Kreises Gießen ein, gleichzeitig die Arbeiten eines Provinzial-Ingenieurs der Provinz Oberhessen mit erledigend. Durch seine hervorragende Tüchtigkeit lenkte er hier die Aufmerksamkeit auf sich, wurde 1886 zum Beigeordneten

Institutes, das Prechtel am 6. November 1815 eröffnete, ist im Lauf eines Jahrhunderts eine der ersten technischen Hochschulen Europas geworden, an deren Toren die Fortschritte der Wissenschaft und Praxis Einlaß gefunden haben. Es bleibt eine merkwürdige Fügung, daß sie gerade in einer Zeit, welche die Auswertung technischer Errungenschaften aller Art in die Wagschale von Weltentscheidungen wirft, auf die festliche Begehung des Gedenktages ihrer Eröffnung verzichten mußte. —

der Stadt Gießen und schon 1889 zum Bürgermeister dieses Gemeinwesens gewählt, um dessen Entwicklung er sich in mehr als 10jähriger Amtszeit große Verdienste erworben hat. Als dann i. J. 1900 der hess. Finanzminister Kändler sein Amt niederlegte, wurde Gnauth zu seinem Nachfolger berufen. Er fand schwierige, sehr unregelmäßige Verhältnisse vor, in die er mit starker Hand und als geschickter Organisator eingriff. Das hessische Finanzwesen verdankt ihm eine Reihe wirkungsvoller Reformen, das hessische Bauwesen eine reiche Entwicklung. Der zeitgemäße Ausbau der hessischen Eisenbahnen, die Ausführung einer großen Zahl staatlicher Bauten in allen Teilen des Landes, unter diesen vor allem die hervorragende Umgestaltung der Kur-Anlagen des staatlichen Bades in Nauheim, sind die sichtbaren Zeugen seiner Amtsperiode. Ohne die Erschließung neuer Steuerquellen war aber eine durchgreifende Reform der hessischen Finanzen nicht möglich, namentlich wurden die Kosten der Eisenbahnen für das Land zu einer drückenden Last. Gnauths Vorschläge scheiterten aber an dem Widerstand der I. hess. Kammer und so nahm er denn i. J. 1910 seinen Abschied. Er blieb aber nicht lange müßig, sondern folgte bald dem Ruf, der ihn an die Spitze des schon erwähnten Unternehmens rief, das er noch fast volle 6 Jahre mit Erfolg leitete. Gleichzeitig ist Gnauth noch in einer größeren Zahl industrieller Unternehmungen als Vorsitzender des Aufsichtsrates und in den Vorständen industrieller Verbände tätig gewesen. Er erfreute sich allgemeiner Anerkennung und Wertschätzung in industriellen Kreisen.

Eine charaktervolle, eigenartige Persönlichkeit von hohen Fähigkeiten, Klarheit und Festigkeit in seinen Ent-

den Bau von Häusern selbst überlassen. Nur den Arbeitern und Spinnern mußten die Häuser mit Ausnahme der Wirtschaftsgebäude auf Kosten des Königs erbaut werden.

Enger noch zusammen als die Büdnerhäuser liegen die Häuser in den Kolonien für Heimarbeiter. Die Größe des Grundbesitzes schwankt auch hier, je nachdem das Handwerk als Haupt- oder Nebenbeschäftigung betrieben wird. In der Nähe der Großstädte beträgt das Gartenland nur etwa  $\frac{1}{2}$ –2 Morgen; die Grundstücke wurden so schmal geschnitten, daß zu beiden Seiten eines Doppelhauses nur eine Durchfahrt übrig blieb. So erhalten Kolonien wie Zinna und Nowawes ein stadthähnliches Gepräge. Auch Kolonien für Bauarbeiter und Handwerker erbaute Friedrich der Große außerhalb der Stadt Potsdam. Nächste dem König, der die Kolonien durch Gewährung von Bauhilfsgeldern, Schenkungen von Haus und Hof oder Verleihung der Erbpacht unterstützte, förderte auch der Staat das Kleinwohnungswesen durch Unterstützungen, deren Höhe sich darnach richtete, ob der Bauende aus eigenen Mitteln oder mit Schulden baute, ob der Bau auf einer wüsten oder neuen Stelle lag, ob es Häuser am Markt, in den Hauptstraßen oder in abgelegenen Gassen seien.

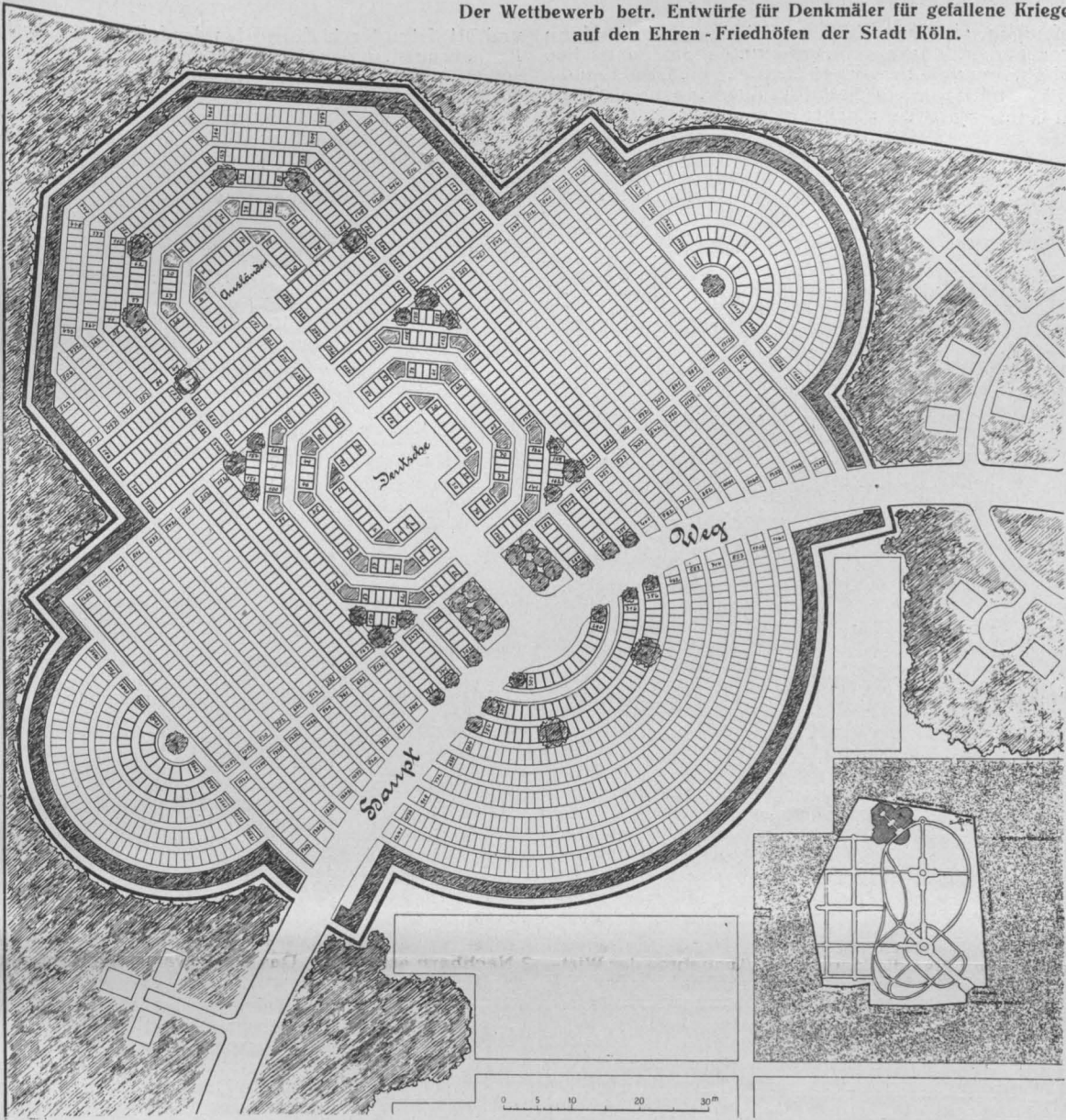
Die Anlage solcher Kolonienbauten war naturgemäß die einfachste. Die Kolonisten erhielten Musterzeichnungen, deren Ausführung die Schönheit der Dörfer hob und bei bequemem Wohnen Ersparnisse in der Ausführung im Gefolge hatten. Wo bei Gründung ganzer Kolonien alle Bewohner denselben Beruf und Besitz hatten, stellte die Regierung Wohn- und Nebengebäude eines Dorfes nach einer einzigen Zeichnung her, die je nach den persönlichen Bedürfnissen abgeändert wurde. Versuche, die Größe des Grundbesitzes oder das Einkommen, die Größe des Viehstandes oder die Zahl des Gesindes als Unterlage für die Musterzeichnungen zu wählen, mißlang. 1788 ließ das Oberbaudepartement für Wirtschaften aus Wohnhaus, Stall und Scheune eine Reihe von Typen entwerfen für Bauern mit  $\frac{1}{2}$ –2 Hufen und mit 3–4 Hufen Land. Für jede Wirtschaft wurden ein größerer und ein kleinerer Grundriß für Fachwerk und für massive Ausführung entworfen, sodaß die Typen fast allen Anforderungen entsprachen. Die Grundrisse bildeten ein Rechteck, Vorsprünge wurden der Kosten wegen vermieden; häufig waren die Grundrisse quadratisch. Alle ländlichen Häuser mit Ausnahme der umfangreichen Großbauern-

häuser wurden als Doppelhäuser auf der Grenze von 2 Nachbarn errichtet. Das Dach war einfach, höchstens mit Ochsenaugen versehen. Die Häuser wurden, um die Wärme mehr zu halten, außen immer verputzt. In holzreichen Gegenden wurde der Fachwerkbau bevorzugt. Die Höhe der Häuser ist verschieden und wechselt mit dem Wohlstand des Kolonisten. Das Bestreben der Regierung war jedoch stets darauf gerichtet, die Einführung der Bauweise aus gebrannten Steinen gegenüber dem Lehmwerk- und Fachwerkbau mit allen Mitteln zu unterstützen. Für die, welche massiv bauten, wurden Belohnungen ausgegeben. Im Äußeren kam Farbe zur Anwendung. Die Wirtschaftsgebäude wurden wie die Wohnhäuser aus Fachwerk oder aus Stein und Lehm erstellt. In Ostelbien waren beim Groß- wie beim Kleinbauern Wohn- und Wirtschaftsgebäude unter einem Dach vereinigt. Später jedoch vollzog sich beim Großbauern eine Trennung. Eine Verordnung von 1796 verbot dann die Verbindung von Wohn- und Wirtschaftsgebäuden. Bei der Grundriß-Anordnung der Wohngebäude forderte der Beruf der Bewohner in erster Linie Berücksichtigung. Wohnstube, Kammer, Küche, Flur und Treppe bilden den gewöhnlichen Bestand; die Lage der 3 Räume Küche, Flur und Treppe zu einander hat sich entsprechend den Sitten und Ansprüchen der Bewohner im Lauf der Jahrhunderte geändert. Zwei Stockwerke über einander baute man im 18. Jahrhundert nur in den Städten, wo die teuren Mieten die Anlagekosten verzinsten; 3 Stockwerke wurden nicht errichtet. Einfach und zweckmäßig wie die Wohnhäuser waren auch die öffentlichen Gebäude der Kolonien, nur beim Kirchenbau erfolgte ein größerer Aufwand. Große Freude hatten die Kolonisten an einer schmuckvollen Ausgestaltung der Umgebung. Der farbige Anstrich der Häuser, Vorgärten, eine Bank im Schatten der Bäume, der Blumengarten neben dem Haus und der Obst- und Gemüsegarten hinter demselben trugen viel zum freundlichen Aussehen der Siedlungen bei, die für die heutigen Bestrebungen wertvolle Vorbilder sind.

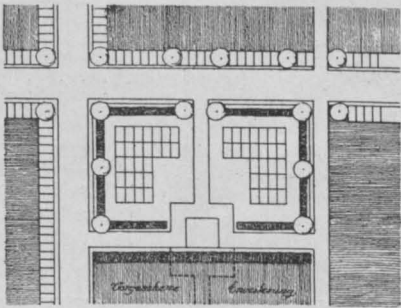
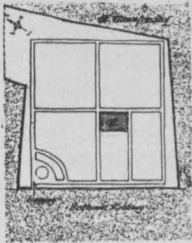
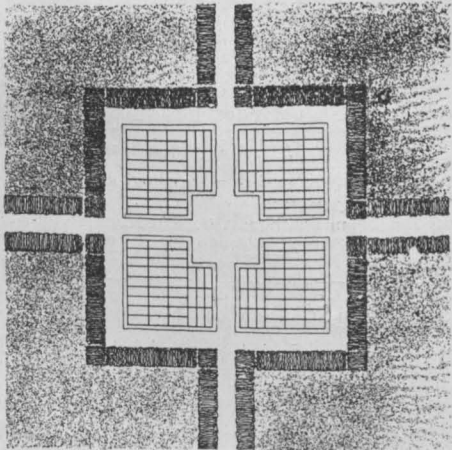
Wir brauchen heute das, was der große Friedrich mit seinem scharfen Blick für die Realität der Dinge wollte: eine wirtschaftliche Gestaltung der Siedlungsanlagen in einer gesunden, weiträumigen Bauart, sei es in eigenen Anlagen, sei es in der Umgebung der Städte als Kleinhäuser mit Garten und Kleinwirtschaft. Man wird hierbei die treffliche Arbeit Kuhns mit Gewinn zu Rate ziehen. —



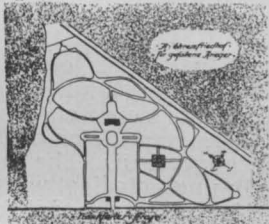
Der Wettbewerb betr. Entwürfe für Denkmäler für gefallene Krieger  
auf den Ehren-Friedhöfen der Stadt Köln.



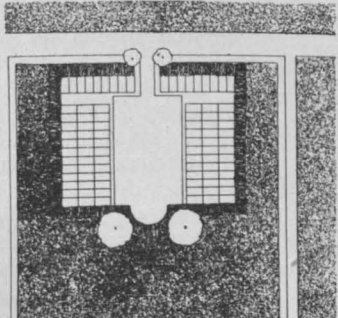
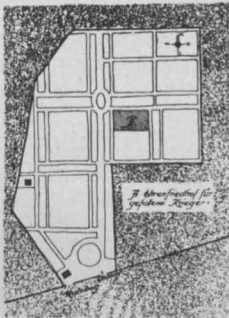
Süd - Friedhof zu Köln.



Friedhof in Köln-Deutz.



Friedhof zu Köln-Mülheim.



Friedhof in Köln-Merheim.

schließungen, ein unermüdlicher Arbeiter und ein Mann von vornehmer, liberaler Gesinnung, der im politischen Kampf übrigens nie hervorgetreten ist, ein Mann, den die Techniker mit Stolz als einen der ihrigen zählen dürfen, ist mit Gnauth jetzt dahingegangen. —

### Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin betrifft Entwürfe für ein künstlerisches Plakat. Für Preise sind 8000 M. ausgesetzt. Unter den Preisrichtern befinden sich der Architekt Prof. Pet. Behrens, der Maler Prof. Emil Orlik und der Architekt Prof. E. R. Weiss, sämtlich in Berlin. —

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Hüllen der Erzeugnisse der deutschen Parfümerie-Industrie wird zum 1. Mai 1916 für die deutschen Künstler erlassen. Summe der Preise 600 M. Unter den Preisrichtern Bildhauer Prof. K. Gross in Dresden, Kunstmaler August Hajduk in Charlottenburg und Kunstmaler Prof. Emil Orlik in Berlin. —

Im Wettbewerb Rathaus Aumund (vergl. Jahrg. 1915 S. 500

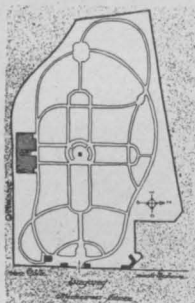
und 504) ist unter 45 Entwürfen der I. Pr. von 1000 M. Hr. Arch. Franz Lutz in Hannover, der II. Pr. von 750 M. demselben Verfasser und der III. Pr. von 500 M. Hr. Arch. B. D. A. Willy Grieme in Bremen zugefallen. Ausstellung der Entwürfe bis mit 5. März im Schützenhof in Aumund. —

Zum Schinkelwettbewerb des Architekten-Vereins zu Berlin für 1916 waren auf dem Gebiet der Architektur, Entwurf zu einem Gasthaus I. Ranges, vier Arbeiten eingegangen. Der Schinkelpreis wurde nicht erteilt, dagegen die Schinkeldenkmünze dem Reg.-Bfhr. Dipl.-Ing. Heiner Bechtel in Posen verliehen. Im Wasserbau wurde dem einzigen Entwurf zu einem Wasserwerk des Reg.-Bfhrs. Dipl.-Ing. Oskar Walzer in Berlin Staatspreis und Schinkeldenkmünze zuerkannt. —

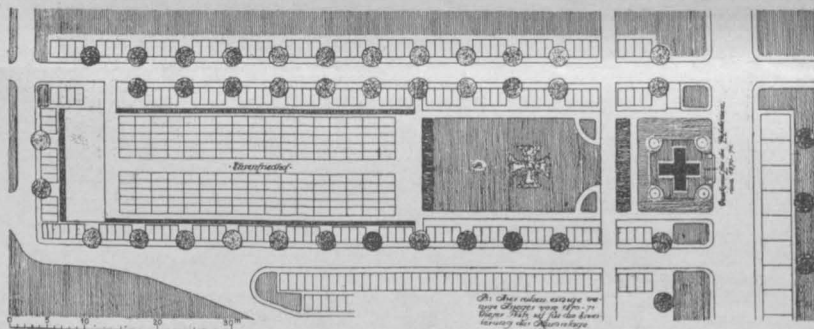
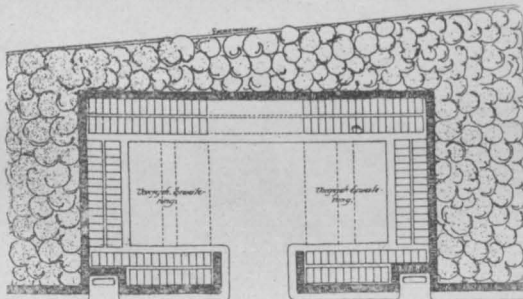
Der Wettbewerb betr. Entwürfe für Denkmäler für gefallene Krieger auf den Ehren-Friedhöfen der Stadt Köln verdient die volle Beachtung der Fachgenossen, denn er ist mit aller erwünschten künstlerischen Freiheit ausgestattet. Die 6 Ehrenfriedhöfe Kölns — Melaten, Nordfriedhof, Südfriedhof, die Friedhöfe in Deutz und Kalk, sowie der Mülheimer Friedhof — sind ebenso viele bemerkenswerte Beispiele dafür, in welcher Weise im bestehenden Friedhof-Gesamtplan Ehrenfriedhöfe angelegt werden können, und haben daher auch ein gewisses Interesse für andere Gemeinden. Die Verschiedenartigkeit der Anlage, wie sie in den beistehenden Skizzen gegeben ist, regt zu einer verschiedenen Behandlung der Denkmalfrage an. Gewünscht wird ausdrücklich ein größeres Denkmal, das in seinen Gesamtkosten jedoch in keinem Fall die Summe von 30 000 M. überschreiten darf. In den Gesamtkosten sind alle Nebenarbeiten, die erforderlichen Modelle, die weitere Bearbeitung des Vorentwurfes, die Ausführung von Bildhauer-Arbeiten usw., aber nicht die Gründungs-Arbeiten enthalten. Diese können besonders berechnet werden. Es ist beabsichtigt, auf den einzelnen Grabstellen kleine Merksteine mit den Namen der Gefallenen zu errichten; die Entwürfe hierzu fallen jedoch nicht unter den Wettbewerb. Es ist den Bewerbern frei gestellt, nur einen oder mehrere Entwürfe zu liefern. Eigentlicher Gegenstand des Ausschreibens bildet die Anfertigung eines Vorentwurf-Modelles im Maßstab 1:10 mit der nächsten Umgebung des Denkmals, sowie eines Lageplanes 1:50. Dazu ist ein Kostenüberschlag verlangt. Ueber die Beteiligung der siegreichen Bewerber an der Ausführung enthalten die Unterlagen eine Bemerkung nicht, sie darf aber wohl angenommen werden. Es könnte den Erfolg des Wettbewerbes steigern, wenn eine solche Zusicherung noch nachträglich gegeben werden könnte. —

Inhalt: Für das Vaterland. — Die Hundertjahr-Feier der Technischen Hochschule in Wien. (Schluß). — Kleinsiedlungen in friderizianischer Zeit. — Tote. — Wettbewerbe. — Zeichnet die vierte Kriegs-Anleihe! — Abbildungen aus Klein-Asien. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

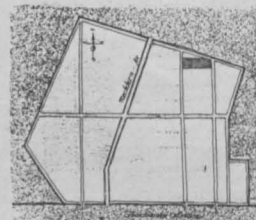


Nord-Friedhof  
in Köln.



Friedhof zu Melaten.

Der Wettbewerb betr. Entwürfe für Denkmäler für gefallene Krieger auf den Ehren-Friedhöfen der Stadt Köln.



## Zeichnet die vierte Kriegs-anleihe!

Das deutsche Heer und das deutsche Volk haben eine Zeit gewaltiger Leistungen hinter sich. Die Waffen aus Stahl und die silbernen Kugeln haben das Ihrige getan, dem Wahn der Feinde, daß Deutschland vernichtet werden könne, ein Ende zu bereiten. Auch der englische Aushungerungsplan ist gescheitert. Im zwanzigsten Kriegesmonat sehen die Gegner ihre Wünsche in nebelhafte Ferne entrückt. Ihre letzte Hoffnung ist noch die Zeit; sie glauben, daß die deutschen Finanzen nicht so lange standhalten werden, wie die Vermögen Englands, Frankreichs und Rußlands. Das Ergebnis der vierten deutschen Kriegs-Anleihe muß und wird ihnen die richtige Antwort geben.

Jede der drei ersten Kriegs-anleihen war ein Triumph des Deutschen Reiches, eine schwere Ent-täuschung der Feinde. Jetzt gilt es aufs neue, gegen die Lüge von der Erschöpfung und Kriegsmüdigkeit Deutschlands mit wirksamer Waffe anzugehen. So wie der Krieger im Felde sein Leben an die Ver-teidigung des Vaterlandes setzt, so muß der Bürger zu Hause sein Ersparnis dem Reich darbringen, um die Fortsetzung des Krieges bis zum siegreichen Ende zu ermöglichen. Die vierte deutsche Kriegs-anleihe, die laut Bekanntmachung des Reichsbank-Direktoriums soeben zur Zeichnung aufgelegt wird, muß der große deutsche Frühjahrssieg auf dem finanziellen Schlachtfelde werden. Bleibe Keiner zurück! Auch der kleinste Betrag ist nützlich! Das Geld ist unbedingt sicher und hochverzinslich angelegt. —





Teilansicht von Konstantinopel mit den Moscheen der Hagia Sophia und der heil. Irene.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 20. BERLIN, DEN 8. MAERZ 1916.

## Zur Frage des Stadtbaurates für Hochbau in Dresden.



ir haben uns bisher nur in einigen kurzen, lediglich unterrichtenden Mitteilungen mit der schon seit beinahe einem Jahr spielenden Frage des Stadtbaurates für Hochbau in Dresden beschäftigt, weil wir uns nicht entschliessen konnten, in die Frage einzugreifen, so lange sie lediglich eine Personenfrage war. Nunmehr aber scheinen sich mit der reinen Personenfrage auch Fragen grundsätzlicher Natur verknüpfen zu wollen, denen gegenüber wir die bisherige Zurückhaltung nicht mehr beobachten können und zu denen wir im Interesse des Faches Stellung nehmen müssen.

Unter dem 25. Februar d. J. wußten die „Dresdner Neueste Nachrichten“, wie sicher auch andere Dresdener Blätter, sodaß an der Richtigkeit der Mitteilung an sich nicht gezweifelt zu werden braucht, zu berichten, daß als Stadtbaurat für Hochbau in Dresden in engster Wahl der Direktor der Kunstgewerbeschule in Breslau, Hr. Prof. Poelzig, in Aussicht genommen sei. Der Korrespondent der genannten Zeitung berichtet weiter, daß schon seit Wochen Verhandlungen mit dem Genannten im Gange seien (Nach unserer Kenntnis bis in die letzten Tage auch mit anderen geeigneten Persönlichkeiten. Die Red.), der sich jedoch nicht unter den etwa 60 Bewerbern um die Stelle des Stadtbaurates befinde. Am 25. Februar habe eine Kommission des Rates von Dresden eingehend mit Hrn. Prof. Poelzig verhandelt. Dieser habe dabei keine übermäßigen Gehaltsforderungen gestellt, wie das von anderer Seite gemeldet worden war, wünsche aber den Lehrstuhl Wallots an der Technischen Hochschule in Dresden, da er auf seine Lehrtätigkeit nicht verzichten wolle. Zu diesen Mitteilungen ihres Korrespondenten bemerken dann die „Dresdner Neueste Nachrichten“ Folgendes: „So begreiflich der Wunsch Prof.

Poelzigs ist, seine Lehrtätigkeit fortzusetzen, so wenig glücklich erscheint uns die angestrebte Verbindung eines Ordinariates an der Hochschule mit dem Posten eines Stadtbaurates. Denn diese Stellung verlangt eine ganze Arbeitskraft für sich in ihrer Mischung von künstlerischer und Verwaltungs-Tätigkeit. Käme noch eine Lehrtätigkeit hinzu, so bedeutete das eine Gipfelfung von Aemtern und Pflichten, bei denen das eine oder andre Not leiden müßte. Es ist an sich natürlich denkbar und kein seltenes Vorkommnis, daß ein Beamter eine Lehrtätigkeit ausübt. Handelte es sich bei den Wünschen Poelzigs um eine freie Lehrtätigkeit an der Technischen Hochschule, so wäre wahrscheinlich auch die Zustimmung des Ministeriums und der Hochschule und die *venia legendi* zu erlangen. Was aber den Lehrstuhl Wallots angeht, so haben die städtischen Körperschaften ja gar keinen Einfluß auf dessen Neubesetzung. Zudem hatte Wallot ja seine Haupttätigkeit in die Akademie der bildenden Künste verlegt, und ebenso machte es sein Nachfolger Prof. Bestelmeyer, der von der Hochschule völlig zur Akademie überging. Ein Ordinariat an der Technischen Hochschule verpflichtet doch zu umfangreicherer Tätigkeit, zu Uebungen und Studienreisen mit den Hörern, und läßt sich, ganz abgesehen davon, daß ein städtischer Beamter doch kaum gleichzeitig an einem staatlichen Institut wirken kann, nicht gewissermaßen im Nebenamtausfüllen. Gegen die Vereinigung mehrerer Aemter solcher Art in einer Hand spricht auch der Wunsch, möglichst viele und tüchtige Architekten auf den verschiedenen Posten zu Geltung und Wirksamkeit kommen zu lassen.

Wir würden es bedauern, wenn Prof. Poelzig, den wir als feinsinnigen Künstler schätzen, den Lehrstuhl Wallots

so zu einer unumgänglichen Bedingung machte. Eine Bedingung, zu deren Erfüllung ja die Stadt Dresden gar nicht in der Lage ist. Denn wir sind im Uebrigen des Glaubens, daß Poelzig berufen ist und als Stadtbaurat in Dresden ohnehin eine umfangreiche, interessante und aussichtsvolle Betätigung fände.“

Wir können uns diesen Ausführungen, so weit sie der Frage der Vereinigung zweier ihrer Natur nach verschiedenen Tätigkeitsgebiete in einer Person gelten, nur im vollen Umfang anschließen. Wenn je, so gilt hier das Wort: „Man kann nicht zweien Herren dienen“. Die grundsätzliche Frage ist die: Läßt sich mit der Stelle des Stadtbaurates für Hochbau in einer Großstadt Deutschlands von ausgeprägtem Charakter und von noch ausgeprägteren Zielen für die Zukunft, mit einer Stelle, die schon an sich einen ganzen Mann in voller persönlicher Hingabe erfordert, eine zweite Tätigkeit verbinden, die nicht minder der Ausfluß einer ganzen Persönlichkeit sein müßte und in ihrer Art vielleicht noch mehr persönliche Hingabe erfordert, als die erstere Stelle? Die Frage ist glatt zu verneinen, weil sie zu den Unmöglichkeiten in menschlichen Dingen gehört. Zu diesem Ergebnis muß bei gewissenhafter Selbstprüfung ein Künstler um so eher kommen, je ernster er es mit der Kunst meint, und je mehr diese ihm die heilige Göttin ist, der er willig zu dienen sich entschlossen hat. Es ist noch nicht allzu lange her, da mußten wir es bei einer der größten Bauaufgaben aller Zeiten erleben, wohin es führt, wenn ein in seinen natürlichen Grenzen Vortreffliches leistender Künstler die Grenzen seiner Kraft überschätzt und nach für ihn künstlerisch unerreichbaren Sternen greifen will. Wir haben hier eine jener großen künstlerischen Katastrophen erlebt, die ab und zu unser Fach heimsuchen. Und etwas

Ähnliches würde sich wohl auch nach einiger Zeit für Dresden voraussehen lassen. Entweder es wird die eine oder andere Stelle aus Naturnotwendigkeit, wenn sicher auch gegen den Willen des Inhabers, zur Nebensache; oder, wenn das nicht, so wird in keiner Stelle etwasersprießliches geleistet. Es wird ein Zustand entstehen, bei dem die Feuilletons der Tagesblätter nicht mehr viel helfen können, weil der Zusammenbruch zu offen zu Tage liegen würde. Auch in dieser Frage zeigt sich in der Beschränkung der Meister.

Ähnliche Erwägungen würden gerechtfertigt sein gegenüber dem Bestreben, zwischen einer Lehrstelle an der Kunstakademie in Dresden und einer Professur an der Technischen Hochschule daselbst eine Personal-Union herzustellen, obwohl hier die Tätigkeitsgebiete nicht einmal so sehr von einander verschieden wären, daß sich nicht dieselben Dinge zum Teil wiederholten und so zu einer gewissen persönlichen Entlastung führten. Das aber würde niemals der Fall sein können bei zwei Tätigkeitsgebieten von so großer Verschiedenheit, wie sie eine gesammelte Lehrtätigkeit auf der einen und eine künstlerische Verwaltungstätigkeit mit ihren zahlreichen Ablenkungen und ihren persönlichen Schwierigkeiten auf der anderen Seite sein würden. Hier könnte das Eine nur auf Kosten des Anderen bestehen. Daher lasse man jedem Amt und jedem Dienst sein Recht und verhindere eine Vereinigung von Tätigkeiten, die naturwidrig wäre. Wem die so viele gute und schöne Eigenschaften in sich schließende Stelle des Stadtbaurates für Hochbau gerade in Dresden nicht auch ohne Ornament willkommen ist, der verzichte auf sie. Im übrigen bedeutet diese Stelle das, was eine Persönlichkeit aus ihr zu machen versteht! —

### Eine Wiener Krieger-Heimstätte.

**I**n Antrag der Kommission für soziale Fürsorge in Wien und Niederösterreich betrifft die Anlage einer Krieger-Heimstätte der Stadt Wien und hat im Wesentlichen folgenden Inhalt: „Die Stadt Wien erachtet es für die wichtigste Friedensaufgabe nach dem gegenwärtigen Kampf, die heimkehrenden Krieger durch planmäßige Ansiedlung in ihrer Heimat bodenständig zu machen. Sie erblickt hierin nicht minder den verdienten und würdigen Dank an die heldenmütigen Verteidiger vaterländischen Grundes und Bodens, als ebenso das wirksame Mittel, bedrohlichen Erscheinungen der letzten Jahrzehnte, wie Landflucht und Minderung der Wehrkraft durch Auswanderung, zu begegnen, Erscheinungen, über deren Gefahren für Volk und Staat erst der Krieg allgemeine und volle Klarheit gebracht hat.“

Indem daher die Gemeinde Wien in Würdigung der großen sozialen Bedeutung der Krieger-Heimstätten an die Errichtung solcher Anstalten zu schreiten beschließt, richtet sie an die Regierung, die Heeresverwaltung, die Landesauschüsse und die Städte mit eigenem Statut den Aufruf, sich diesem Vorgang anzuschließen, um in allen Gemeinden die Schaffung gleichartiger Heimstätten zu erreichen und diesen Heimstätten jene Begünstigungen zu sichern, welche eine Voraussetzung für eine ausgedehnte und nützliche Entwicklung der Einrichtung bilden.“

Unter Krieger-Heimstätten werden Siedelungen verstanden, welche den aus dem Feldzug heimkehrenden Kriegern und deren Familien, insbesondere aber den Kriegsinvaliden und Kriegerwitwen, vorbehalten sind und diesen gegen ein möglichst geringes Entgelt mindestens eine gesicherte und hygienisch einwandfreie Wohnstätte, womöglich mit Nutzgärten (Wohnheimstätten) oder gärtnerische und landwirtschaftliche Anwesen von geeigneter Größe (Wirtschaftsheimstätten) gewähren.

Die Schaffung der Krieger-Heimstätten hätte durch öffentliche Körperschaften, durch bestehende, als gemeinnützig anerkannte Vereinigungen oder durch neu zu begründende juristische Personen zu erfolgen.

Zur Errichtung von Krieger-Heimstätten wären nur solche Grundstücke zu verwenden, welche entweder in das Eigentum der mit der Errichtung betrauten Körperschaft oder in einer sonstigen, eine langjährige Benutzung sichernden Rechtsform überlassen werden. Die Anwendung des Baurechtes (Erbbaurecht) wird empfohlen, da hierdurch namentlich die Gemeinden in die Lage versetzt werden, ihren hierfür hauptsächlich in Betracht kommenden Grundbesitz zur Verfügung zu stellen, ohne sich desselben zu entäußern.

Bei Wohnheimstätten wären die Errichtung der Gebäude und die Gesamtverwaltung der Siedelung in der Regel Sache des begründenden Rechtssubjektes; es dürfte sich also zweckmäßig erweisen, den angesiedelten Kriegern mindestens einen Teil der Verwaltung ihres Besitzes

zu übertragen und — namentlich bei Einfamilienhäusern — die Möglichkeit einzuräumen, an Haus und Grund Eigentum oder ein dauerndes, dingliches Recht zu erwerben. Wirtschaftsheimstätten wären nur Bewerbern mit entsprechender Vorbildung und Eignung, und zwar in der Regel unmittelbar zu übertragen. In allen Fällen wäre spekulativer Mißbrauch durch Verkaufs- oder Rückkaufsrechte (Ulmer System) auszuschließen.

Das durch Gebührenfreiheit usw. möglichst verringerte Kostenverfordernis wäre aufzubringen: durch Heranziehung von ihrer Widmung nach hierfür geeigneten Fonds und von Stiftungen sowie durch Beiträge solcher; durch Beiträge der beteiligten öffentlichen Körperschaften; durch Kapitalisierung von Invalidenrenten mit Zustimmung der Rentner; durch Belehnung der Siedelung unter öffentlicher Bürgschaftsleistung.

In technischer Beziehung wären die Siedelungen entsprechend den in den letzten Jahren außerordentlich bereicherten Erfahrungen für Kleinwohnungs-Anlagen unter Anpassung an landesübliche Bauformen und unter möglicher Bevorzugung des Kleinhauses zu gestalten. In Großstädten wäre das Schwergewicht auf Wohnheimstätten, in Kleinstädten und auf dem flachen Lande auf Wirtschaftsheimstätten zu legen. Wo es die Grund- und Baukosten zulassen, wäre das Einfamilienhaus zu bevorzugen. Gelegenheit zu Kleintierzucht wäre zu bieten.

Behufs Errichtung von Krieger-Heimstätten nach diesen Grundsätzen im Wiener Gemeindegebiet wird die Bildung eines Wiener Krieger-Heimstättenfonds in Aussicht genommen, der durch ein Kuratorium zu verwalten wäre. Die Gemeinde Wien beteiligt sich an dem zu bildenden Wiener Krieger-Heimstättenfonds: Durch Ueberlassung des städtischen Grundes des Grundbuches Aspern, im Ausmaß von 113942 qm in Baurecht auf die Dauer von 60 Jahren gegen einen mit dem Kuratorium zu vereinbarenden mäßigen Bauzins. Durch Widmung eines Betrages von 500000 Kronen zu den Geldern des Fonds. Durch Bürgschaftsleistung für eine Belehnung des Baurechtes mit einer Million Kronen und die Uebernahme der Verzinsung und Amortisation dieses Betrages.

Nach dem Entwurf soll die neue Kriegs-Heimstätte in Hirschstätten und Aspern zwischen der Breitenseer-Straße und der östlichen Ostbahnlinie zur Errichtung gelangen. Ein Teil des Geländes im Ausmaß von 21146 qm gehört der Militär-Verwaltung, ein Ausmaß von 113942 qm der Gemeinde; die Gesamtfläche, die für diese Heimstätte geplant ist, umfaßt demnach ein Ausmaß von 135088 qm. Auf dieser Fläche sollen an mehreren Straßen und Plätzen 91 einstöckige Vierfamilienhäuser und 161 einstöckige Zweifamilienhäuser, insgesamt also 252 Häuser, meist in geschlossenen Fronten, errichtet werden. Der ganzen Anlage liegt der Gedanke zugrunde, dort ein Heim zu schaffen, welches an die kleinstädtischen Anlagen Niederösterreichs, insbeson-



dere der Wachau, erinnert. Für jede Familie ist ein Hausgarten von 100 qm Fläche angenommen. Insgesamt sind nach dem Entwurf dort 686 Familien unterzubringen. Wird angenommen, daß die Familie fünf Köpfe zählt, so würde die Heimstätte Platz für 3430 Personen bieten. Jede der Wohnungen besteht aus Zimmer, Kammer und Küche, einem eigenen Abort und einer kleinen Speisekammer, sowie einem Vorraum, der zur Küche führt. Die Gebäude sind teilweise unterkellert und jede Wohnung erhält einen

### Vermischtes.

**Bayerischer Reichsrat v. Rieppel in Nürnberg.** König Ludwig von Bayern hat den Ingenieur, Geheimen Baurat Dr.-Ing. h. c. Anton v. Rieppel, Generaldirektor der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in Nürnberg zum lebenslänglichen Reichsrat der Krone Bayern ernannt. —

**Neu-Besetzung der Professur für Ingenieurwissenschaft an der Technischen Hochschule in Karlsruhe.** Wie der badische „Staatsanzeiger“ meldet, wurde der Obergeringieur bei der Brückenbauanstalt Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Wilhelm Schachenmeier, zum ordentlichen Professor der Ingenieurwissenschaft an der Technischen Hochschule Karlsruhe ernannt. Schachenmeier ist Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Geh. Oberbaurates Prof. Dr. Friedrich Engesser auf dem Lehrstuhl für eiserne Brücken und Statik der Baukonstruktionen. Er stammt aus Emmendingen, wo er 1882 geboren wurde. Nach Ablegung der Reifeprüfung an der Oberrealschule in Freiburg 1900 widmete er sich dem Studium der Ingenieurwissenschaften an der Technischen Hochschule in Karlsruhe und wurde nach Ablegung der Staatsprüfung im Jahre 1905 unter die Zahl der Ingenieurpraktikanten aufgenommen. Nach kurzer Beschäftigung im Staatsdienst war er von 1907 bis 1910 Assistent bei Prof. Engesser an der Friderician. Durch eine Dissertation aus dem theoretischen Gebiet des Gewölbebaues erwarb er sich im Jahre 1909 die Würde eines Doktor-Ingenieurs mit Auszeichnung. Schachenmeier trat im Dezember 1910 zunächst in Wien und später in der Maschinenbaugesellschaft Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg (bei Mainz), in die praktische Tätigkeit. —

**Die Behandlung technischer Lehrer in Hildburghausen.** „Während bei Beginn des Krieges durch die Direktion des Technikums in Hildburghausen öffentlich bekannt gemacht wurde, daß der Unterricht an der Anstalt für alle Klassen auch für die Dauer des Krieges durchgeführt würde und infolge dessen mehrere Schüler das Studium aufnehmen, sehen sich dieselben ganz plötzlich vor die Unannehmlichkeit gestellt, auf andere Schulen übergehen zu müssen, denn Ende Dezember 1915 beschloß der Gemeinderat, vom 1. April 1916 ab die dem Technikum angegliederte Baugewerkschule aufzuheben. Weder den Lehrern noch den Schülern ist vorher von einem solchen Plan etwas mitgeteilt worden. Sie erfuhren davon erst durch die Ortspresse, die über die letzte Gemeinderatssitzung berichtete. Vollständig unerwartet erhielten 6 Lehrer der Anstalt am 30. Dezember 1915 ihre Kündigung zugestellt, aber nicht etwa, wie alle früheren amtlichen Mitteilungen, durch die Direktion, sondern durch den Gerichtsvollzieher. Das Kündigungsschreiben ist ein 21 mal 16 cm großes Stück Papier, dessen Text samt der Unterschrift des Bürgermeisters Dr. Müller mit der Schreibmaschine hergestellt ist. Besonders wird erwähnt, daß diese Kündigungen vollständig offen, also nicht im Briefumschlag vom Gerichtsvollzieher den Lehrern überreicht worden ist. Bedenkt man, daß es sich hierbei um Lehrer handelt, die 18 bis 22 Jahre lang bereits an der Anstalt wirken, so braucht man sich nicht zu wundern, daß über die Form der Kündigung berechnete Empörung besteht.“

Nachschrift der Redaktion. Wir halten die in den vorstehenden Mitteilungen zur Kenntnis der Öffentlichkeit gebrachten Vorgänge, falls sie sich in der Tat in der geschilderten Weise abgespielt haben, für so ungewöhnlich, daß die Stadtverwaltung von Hildburghausen sich der Pflicht nicht wird entziehen können, zu erklären, weshalb gerade diese befremdlichen Wege eingeschlagen wurden. —

**Der Ausbau der mitteleuropäischen Wasserstraßen** im Dienste des wirtschaftspolitischen Zusammenschlusses der mitteleuropäischen Mächte bildete den Hauptgegenstand von Beratungen, die am 12. und 13. Februar d. J. in Nürnberg zwischen Vertretern des bayerischen Kanalvereins und der an der gesamten Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau interessierten Städte stattfanden. Es wurde u. a. folgende Entschliessung angenommen:

„Der Hansabund, Landesverband Nordbayern, nimmt mit Genugtuung Kenntnis von der an den Bayerischen

kleinen Keller. Holzlagen und Hühnerställe sind neben dem Hause auf der Gartenfläche gedacht. Den Mittelpunkt der Anlage wird eine große Spielwiese für die vielen Kinder, die diese Anlage voraussichtlich beherbergen wird, bilden. Am Rande dieser Spielwiese ist ein Arbeitshaus mit mehreren Arbeitssälen gedacht, in welchem die Krieger je nach ihrer körperlichen Befähigung und Vorbildung noch Beschäftigung finden können, um zu ihrer Invaliditätsrente noch einen Zuschuß zu haben. —

Kanalverein ergangenen Anerkennung des Reichskanzlers, daß unter den Vorschlägen für einen nach Beendigung des Krieges vorzunehmenden Ausbau der deutschen Binnenwasserstraße, die Herstellung einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße wegen ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für große Teile des Reiches Anspruch auf Beachtung erheben kann. Diese Wasserstraße ist von höchster Bedeutung für die Förderung einer nach dem Krieg herzustellenden Gemeinsamkeit der mitteleuropäischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Als wesentliche Ziele sind eine innige Wirtschaftsverbinding mit den Gebieten des Orients bis an den Indischen Ozean zu verzeichnen. Von unermeßlichem Wert wird die erstrebte Verkehrsstraße ferner sein als ein unversagbares Mittel der Abwehr gegen jeden Versuch feindlicher Mächte, große verbündete Reiche von dem Weltverkehr ab- und auszuschließen. Die Inangriffnahme und die beschleunigte Durchführung einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße nach Beendigung des Krieges sind daher unbedingt erforderlich. Dringend notwendig erscheint weiter, mit den verbündeten und sonst beteiligten Donaumächten diejenigen Vereinbarungen vertragsgemäß zu treffen, welche geeignet sind, die Leistungsfähigkeit der Donau von Ulm bis zur Mündung als Schifffahrtsstraße zu erhöhen und eine Uebereinstimmung über die Beseitigung alles grenzstaatlichen Einflusses auf die Donaupolitik herbei zu führen.“ —

**Bayerische Verkehrspläne.** In der bayerischen Kammer der Reichsräte gab der Minister des Inneren, Freih. v. Soden, kürzlich der Anschauung Ausdruck, daß der Ausbaues des Walchensee-Werkes durch den Staat einerseits und die Schaffung eines Elektrizitätsnetzes für das rechtsrheinische Bayern in der Form des Bayernwerkes andererseits in gutem Fortgang begriffen seien und daß zu erwarten sei, daß nach dem Friedensschluß in absehbarer Zeit die Wasserkräfte von ganz Bayern für elektrische Kraft verwertet werden. Beim Kapitel Main-Kanalisation sprach der Minister die Ansicht aus, daß der Gedanke des Ausbaues einer Wasserstraße durch Mitteleuropa durch die jüngsten politischen Verhältnisse größte Bedeutung gewonnen habe. Zur Frage der Ausführung komme noch das Bestreben dazu, den Verkehr von England unabhängiger zu machen und nach Osten abzulenken. Besonders für Bayern sehe er es als sehr wichtig an, daß der neue Verkehrsweg mitten durch Bayern gehe und seinen Scheitelpunkt in Bayern habe. Auch der größte Industrieort Nürnberg liege daran.

Nach dem Plan der Groß-Schiffahrts-Verbindung Donau—Main—Rhein werde die Frage des Anschlusses an die Elbe oder Weser von Bamberg aus kommen, sodann die Schiffbarmachung der Donau bis Ulm und von da eine Verbindung mit dem Bodensee, letztere im Zusammenhang mit der Kanalisierung des Rheines bis zum Bodensee. Die Hauptsache sei der erfreuliche Umstand, daß Bayern bei diesen Plänen nicht nur überall in Frage komme, sondern auch das Land sei, in welchem und durch welches gebaut werden müsse. Die Frage, ob mit oder ohne Reichsunterstützung, erscheine verfrüht. —

### Tote.

**Guglielmo Calderini †.** In Rom starb kürzlich im hohen Alter von 79 Jahren der Architekt Guglielmo Calderini, ein Baukünstler, der am Beginn seiner Entwicklung viel versprach, sodaß auch Gottfried Semper bei seinen römischen Aufenthalten auf ihn aufmerksam wurde und auf ihn aufmerksam machte, der aber, je weiter seine Entwicklung fortschritt, umso mehr enttäuschte, bis seine Kunst im Justizpalast in Rom auf den Tiefstand der Baukunst im Italien der Gegenwart sank, der mit wenigen Ausnahmen aus Oberitalien allgemein im Lande festgestellt werden kann. Calderini war in Perugia, der kunstreichen Hauptstadt Umbriens, geboren und erhielt auch hier, an der Akademie der schönen Künste, seine künstlerische Ausbildung. Umgeben von den reichen Werken der umbrischen Kunst, förderte er seine künstlerische Entwicklung in einem solchen Maße, daß man bald aufmerksam auf ihn wurde und ihn als

Lehrer an die „Accademia delle belle arti“ in Perugia befief. In dieser Stadt baute er später auch das Palasthotel. Weitere Werke von ihm sind das Museum der schönen Künste in Turin und das neue Rathaus in Messina. Seine Hauptwerke jedoch stehen in Rom, an dessen Universität er von Perugia aus berufen wurde. In Rom schuf er den gegen den Tiber gewendeten Vorhof der vor Porta S. Paolo an der Via Ostiensis gelegenen Basilika San Paolo fuori le mura. Jeder Rom-Besucher kennt den heutigen glatten Bau, der an die Stelle der alten, großartigen, fünfschiffigen Basilika getreten ist, die am 17. Juli 1823 abbrannte. Papst Leo XII. ordnete ihren Wiederaufbau in den alten Verhältnissen an, mit dem während der nächsten 30 Jahre die Architekten Pasquale Belli, Bosio, Camporesi, Luigi Poletti und Grazioli betraut waren. Am 10. Dezember 1854 weihte Papst Pius IX. das neue Gotteshaus ein. Es fehlte ihm jedoch noch gegen den Tiber, gegen den die Hauptfassade der Basilika mit ihren modernen Mosaik-Gemälden nach Entwürfen von Agricola und Consoni gewendet ist, der geplante Vorhof, der Calderini übertragen wurde und an dem heute noch gearbeitet wird.

Das Hauptwerk Calderini's jedoch ist der Justiz-Palast in Rom, neben dem Viktor Emanuel-Denkmal das unglückliche Wahrzeichen des neuen königlichen Italien, das man nicht ohne Absicht im Gebiet des päpstlichen Rom, unmittelbar neben der Engelsburg, zwischen Tiber und Piazza Cavour, als ungeschlachte Baumasse, welche die Harmonie des Stadtbildes empfindlich stört, errichtete. Wer von der Höhe des Monte Pincio den einstmals unvergleichlichen Blick nach der Peterskirche schweifen läßt, empfindet heute mit Unbehagen den sich in das Bild schiebenden Klotz des Justiz-Palastes. Auf 8 Mill. Lire veranschlagt, ist die Bausumme für die um 14 innere Höfe gelagerte Baumasse schließlich auf 41 Mill. Lire gestiegen. 1889 wurde er begonnen, 1909 vollendet. Aus Travertin und Marmor erbaut, bedeckt er eine Fläche von 146:170 m und ist überreich mit bildnerischem Schmuck versehen, der jedoch den schweren, düsteren Gesamt-Eindruck nicht zu bannen vermag. Im Inneren sind bemerkenswert die Treppenanlagen, eine große Vorhalle, der zweigeschossige Arkadenhof und der große Gerichtssaal mit Fresken von Maccari aus der Geschichte des römischen Rechtes.

Es muß zu seiner Ehre bemerkt werden, daß Calderini in die gerade in diesen Tagen wieder aufgerührte skandalöse Baugeschichte des römischen Justiz-Palastes nicht verwickelt war, daß er vielmehr selbst unter ihr in einem solchen Maße gelitten hat, daß sein Tod durch sie beschleunigt wurde. Er ist jedoch nicht frei zu sprechen von der Mitwirkung im Bestreben, dem päpstlichen Rom an einer seiner bedeutungsvollsten Stellen ein erdrückendes Denkmal des neuen Italien entgegen zu stellen. Im Wettkampf mit der Engelsburg mußte der Justiz-Palast unterliegen, auch wenn er bedeutender wäre, als er tatsächlich ist. Keinesfalls durfte er zum politischen Werkzeug gegen eine alte Macht und eine alte künstlerische Kultur werden. In dieser Beziehung zu wenig kritisches Vermögen gezeigt zu haben, darin vor allem liegt die Tragik im Leben dieses Architekten, der mit großem Willen an den Grenzen seiner Kraft gescheitert ist. Größenbewußtsein ist noch nicht Größe an sich; das empfindet der Kunstfreund im modernen Italien täglich. —

Gustav Knoblauch †. Im hohen Alter von 83 Jahren ist in Berlin am Nachmittag des 26. Februar der Architekt, kgl. Brt. Gustav Knoblauch, einem Schlaganfall erlegen. Mit ihm ist ein Fachgenosse dahingegangen, der die alte Bau-Ueberlieferung Berlins der nachschinkel-schen Zeit verkörperte und die Erinnerung wach hielt an eine Periode der Entwicklung in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, die in der stürmischen Aufwärtsbewegung nach dem deutsch-französischen Krieg mehr und mehr zurücktrat. Sein persönliches Verhältnis zur Fachgenossenschaft, das ein enges und gebendes war, ist von uns aus Anlaß seines 80. Geburtstages in No. 86, 1913 der „Deutschen Bauzeitung“ geschildert worden und kommt auch darin zum Ausdruck, daß der Verstorbene Ehrenmitglied der beiden großen architektonischen Körperschaften Berlins, des „Architekten-Vereins“ und der „Vereinigung Berliner Architekten“ war. In ersterem wurzelte er durch Familien-Ueberlieferungen, in letzterem durch seine Eigenschaft als im freien Berufsleben stehender Baukünstler. Als solcher ist er in der Öffentlichkeit nicht stark hervorgetreten, wenngleich die Zahl seiner Bauausführungen keine geringe ist. Sein Sohn Arnold ist berufen, in Zukunft Träger des weithin geachteten Namens Knoblauch und der mit ihm verbundenen Erinnerungen zu sein. —

## Wettbewerbe.

Im Wettbewerb betr. Entwürfe für Kriegerdenkmäler und Kriegergrabmäler aus Granit erhielt den I. Preis von 1000 M. Herm. Haas in München; die beiden II. Preise von je 500 M. sowie zwei III. Preise von je 250 M. fielen an Rich. Kuöhl in Hamburg. Die beiden weiteren III. Preise fielen Herm. Haas in München und einem ungenannten Verfasser zu. Die IV. Preise von je 100 M. fielen an R. Kuöhl, Wilh. Poetter, C. Lennartz, H. Haas, Wilh. Wagner, Max Hans Kühne, Karl Groß, sowie an einen ungenannten Verfasser. Außerdem wurden 40 Preise zu je 25 M. verteilt und von den so ausgezeichneten Entwürfen noch 13 durch Zuschläge von je 25 M. erworben. —

## Chronik.

Die Errichtung einer Bonifatius-Gedächtniskirche in Frankfurt a. M. zur Erinnerung an das vor 1200 Jahren durch Bonifatius in Deutschland begonnene Kulturwerk wird von dem deutschen Bonifatius-Verein angestrebt. Die Gedächtniskirche soll auf einem Eckgelände der Sophien- und der Dörnberg-Straße im Stadtteil Bockenheim erbaut werden. —

Ein Hindenburg-Denkmal in Forst in der Lausitz gelangt durch den Bildhauer Prof. Franz Metzner in Berlin zur Ausführung. Die 5 m hohe, in Muschelkalk auszuführende Statue des Feldherrn wird auf dem Marktplatz auf einem niedrigen Sockel aufgestellt. —

Eine Ludwigs-Kriegs-Gedächtniskirche in Nürnberg, für die der Architekt Prof. Jos. Schmitz daselbst die Entwürfe anfertigte, soll dem Gedächtnis der im Weltkrieg gefallenen deutschen Männer gewidmet sein und Abmessungen erhalten, nach denen das Gotteshaus zu den größten Kirchenbauten Nürnbergs zählen wird. —

Eine neue Gaststätte „Stadt Wien“ in München wurde an der Ecke der Bayer- und der Senefelder-Straße nach den Entwürfen der Architekten Röder und Catharinus in München erbaut und noch 1915 dem Verkehr übergeben. Das Gebäude enthält im Untergeschoß den Märzenkeller, im Erdgeschoß das Café, im ersten Obergeschoß Speiseräume und in den weiteren Geschossen Fremdzimmer. Die Küchen- und Vorratsräume befinden sich im Untergeschoß gegen den Hof. Das Haus hat getrennte Eingänge zum Gasthof, zu den Sälen im Obergeschoß, zum Café und zum Märzenkeller. —

Zentral-Schulhaus in Neustadt a. Aisch. In Neustadt a. Aisch in Bayern wurde das von Architekt J. Steyer in Nürnberg und Bezirksbmstr. Zepter in Neustadt erbaute große Zentral-Schulhaus feierlich eingeweiht. Bei sehr schwierigen Bauplatz-Verhältnissen und schlechtem Baugrund, der Pfahlgründung erforderte, ist es den Architekten gelungen, ein Bauwerk zu schaffen, das Anerkennung findet. Die Baukosten betragen 350 000 M. —

Deutsche Freilicht-Museen. Darf ich Sie darauf aufmerksam machen, daß die Bemerkung in No. 93, S. 520 Jahrg. 1915, nach welcher das erste Deutsche Freilichtmuseum in Hadersleben in Schleswig am 17. Sept. 1915 eingeweiht sei, nicht auf Tatsachen beruht. Man muß doch diese etwas zweideutige Mitteilung dahin verstehen, daß das erste Deutsche Freilichtmuseum in Schleswig, oder gar das erste Deutsche Freilichtmuseum jetzt in Hadersleben eingeweiht sei. Beides ist aber nicht der Fall. Bereits in meinem Vortrag im „Architekten-Verein“ zu Berlin vom Jahre 1907 wies ich darauf hin, daß kleinere Freilicht-Museen in Husum, Kiel und Meldorf beständen, alle in Schleswig-Holstein. Inzwischen sind weitere Freilichtmuseen in Stade und recht große Freilichtbauten in Königsberg i. Pr. (von Brt. Richard Detblefen) errichtet. Vielleicht gibt es noch mehr. —

K. Muhlke.

Ein neues Johanniter-Krankenhaus in Bonn ist am 24. November 1915 eingeweiht worden. Das Krankenhaus, das den Namen „Friedrich-Wilhelm-Stift“ führt, ist mit einem Kostenaufwand von 900 000 M. (ohne die Einrichtung) ausgeführt worden und faßt 100 Betten. Der Bau ist weit draußen, südlich des Geländes der Gronau in modernsten Anforderungen entsprechend erbaut und enthält in dem einen Flügel Operations-säle, Dauerbäder, Freiluft- und Lichtbad, Röntgenzimmer, Räume für Massage und mediko-mechanische Behandlung, im anderen Flügel die Krankenräume. —

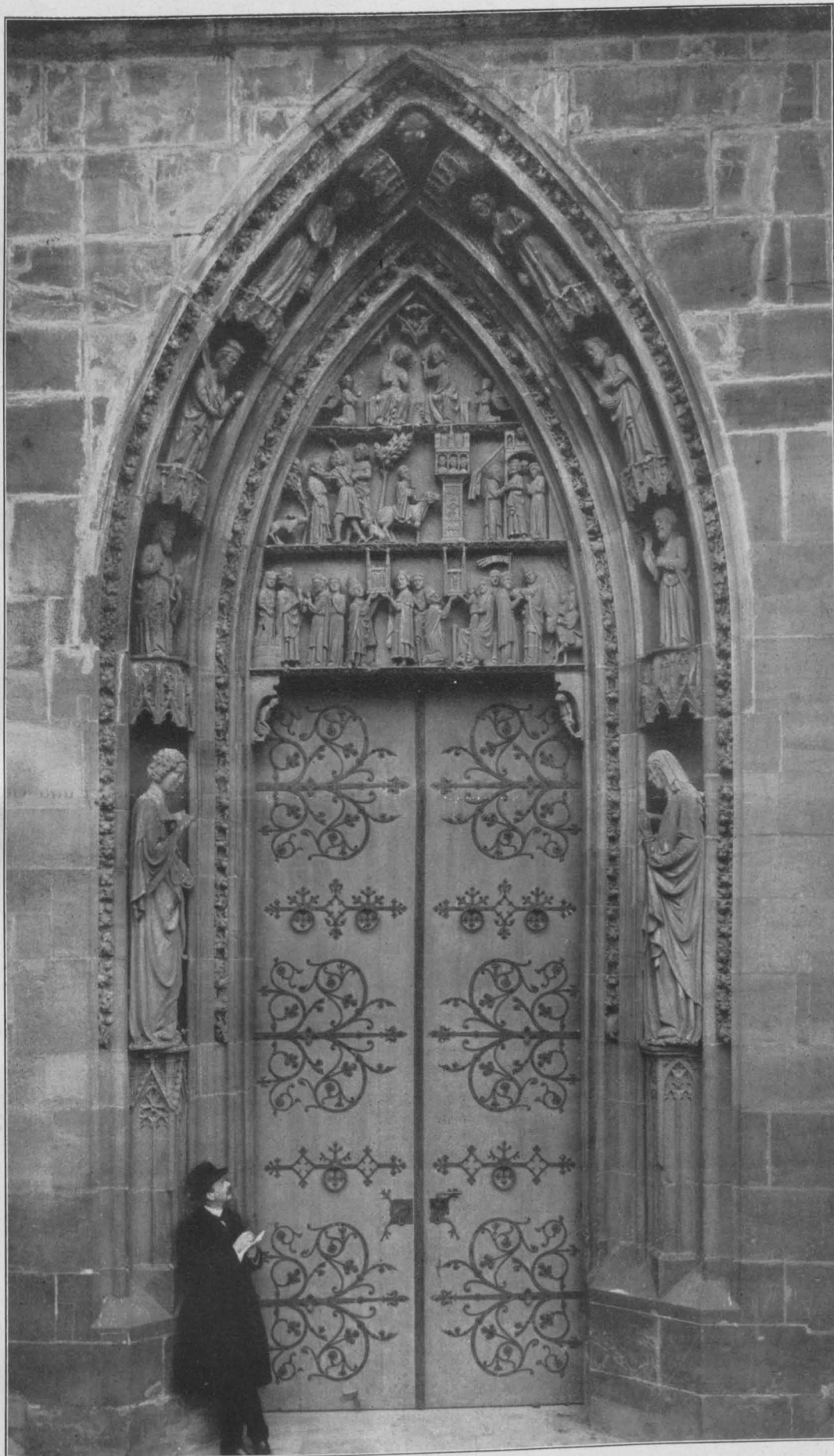
Das neue sächsische Haupt-Staatsarchiv in Dresden-Neustadt wurde kürzlich seiner Bestimmung übergeben. Das Gebäude erhebt sich mit 12 Geschossen am St. Privat-Platz und besteht aus dem eigentlichen Magazinbau und dem getrennt errichteten, aber durch einen Zwischenbau verbundenen Verwaltungs-Gebäude. Das Magazin faßt nach völligem Ausbau etwa 111 000 Aktenfächer, gegen etwa 58 000 Fächer des alten Baues. Die Entwürfe stammen von Geh. Brt. Reichelt in Dresden. —

Kriegs-Gedächtniskirche in Traunstein. Die Kapelle im alten Friedhof in Traunstein in Bayern soll nach den Plänen von Diplom-Ingenieur Joseph Angerer zu einer KriegsGEDächtnis-Kirche für den Chiemgau umgewandelt werden. —

Inhalt: Zur Frage des Stadtbaurates für Hochbau in Dresden. — Eine Wiener Krieger-Heimstätte. — Vermischtes. — Tote. — Wettbewerbe. — Chronik. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin. Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin. Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





**N**ASLACH UND ERWIN VON STEINBACH. \* \* \* \* \*  
 VON GEH. BAURAT Dr. PHIL. C. WOLFF IN BERLIN.  
 HAUPT-PORTAL DER KIRCHE IN NIEDERHASLACH.  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* \* \* \* \* 50. JAHRGANG 1916. \* NO. 21. \* \* \* \* \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 21. BERLIN, DEN 11. MAERZ 1916.

## Haslach und Erwin von Steinbach.

Von Geh. Baurat Dr. phil. C. Wolff  
in Berlin.

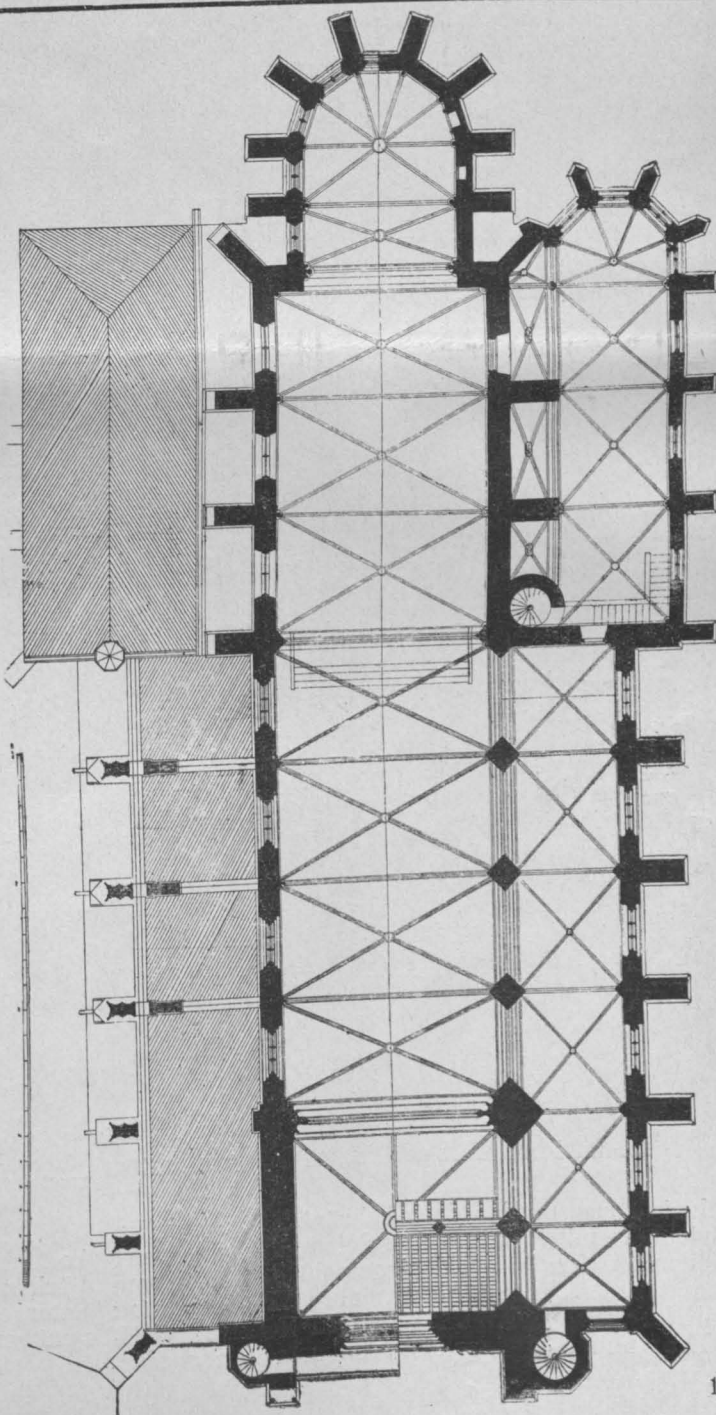
Hierzu eine Bildbeilage, sowie die Abbildung S. 115.



Der glorreiche Feldzug der Jahre 1870/71, durch welchen das zweite französische Kaiserreich in Trümmer gelegt wurde, gab dem neu geeinten Deutschland mit einem erheblichen Gebietszuwachs im Westen eine große

Zahl herrlicher Denkmäler deutscher Vergangenheit und mit diesen ein Werk wieder, welches seit langer Zeit mit dem Namen Erwin von Steinbach verknüpft worden ist: Die Florentiuskirche des ehemaligen Benediktinerstiftes Niederhaslach in den Vogesen. Im Breusch-Tal, nahe der sagenumwobenen Burg Nideck, an der Hasel, einem Nebenflüßchen der Breusch gelegen, haben Ort, Stift und Kirche im Laufe der Jahrhunderte manches Leid erfahren. Und als vor Jahresfrist die Kämpfe im oberen Teil des Tales, am Donon und bei Schirmeck gemeldet wurden, lenkten sich unsere Blicke wieder nach dem geschichtlich und künstlerisch bemerkenswerten Ostabhang des Wasgenwaldes. Das gab mir Veranlassung, eine in Gemeinschaft mit meinem verstorbenen Bruder August angefertigte Aufnahme des Haslacher Gotteshauses aus dem Jahre 1882 hervorzusuchen und mich noch einmal mit diesem eigenartigen und reizvollen Bauwerk zu beschäftigen.

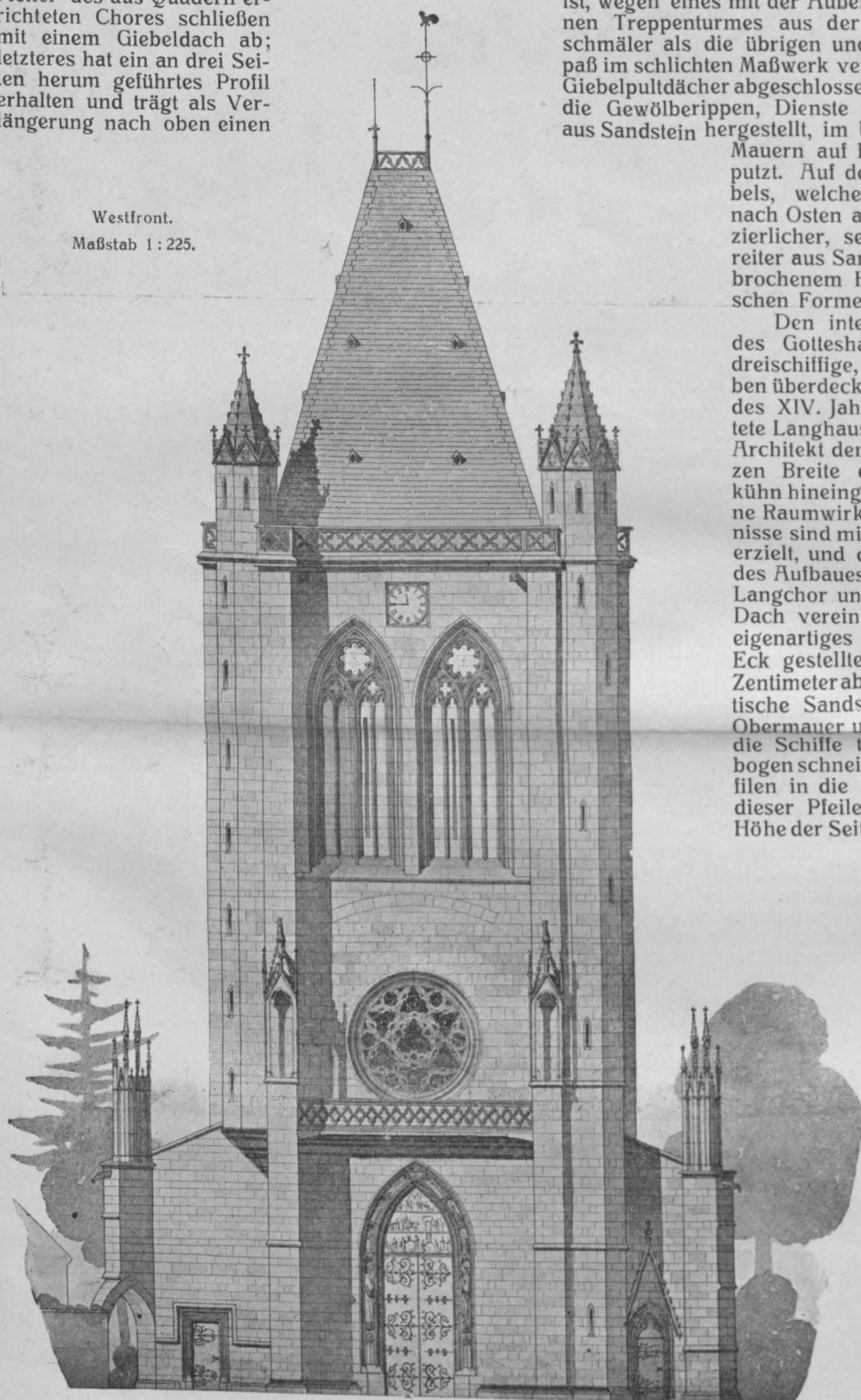
Die Kirche, eine dreischiffige, querschifflose Basilika mit rechteckigem Westturm und einem von zwei Kapellen begleiteten Langchor, hat bescheidene Abmessungen erhalten. Der schöne frühgotische Chor ist mit fünf Seiten des Zehncks geschlossen und überwölbt, die Dienste sind mit Laubkapiteln geschmückt. Zweiteilige Fenster mit Dreipaß und spitzen Teilungsbögen erhellen den Raum, nur das Fenster des Chorschlusses ist mit drei Dreipässen in dem unter den Kämpfer herunter gezogenen Maßwerk reicher gestaltet. Die Glasmalereien, mit





Heiligen-Figuren, stammen noch aus dem XIII. Jahrhundert; die auf den Scheiben genannten Stifter erscheinen, wie Straub ermittelt hat, zum Teil in den Urkunden des Bezirks-Archives zwischen den Jahren 1240 und 1286. Die Strebe-Pfeiler des aus Quadern errichteten Chores schließen mit einem Giebeldach ab; letzteres hat ein an drei Seiten herum geführtes Profil erhalten und trägt als Verlängerung nach oben einen

Westfront.  
Maßstab 1 : 225.



Der breitere, in dürtiger Gothik gehaltene Langchor besteht aus drei mit rechteckigen Kreuzgewölben überdeckten Jochen, deren zweiteilige Fenster mit spitzen Teilungsbögen und Vierpaß gezeichnet sind. Das westlich gelegene Fenster der Südwand ist, wegen eines mit der Außenwand verbundenen Treppenturmes aus der Achse gerückt, schmaler als die übrigen und mit einem Drei- paß im schlichten Maßwerk versehen. Die durch Giebelpultdächer abgeschlossenen Strebe Pfeiler, die Gewölberippen, Dienste und Fenster sind aus Sandstein hergestellt, im Uebrigen sind die

Mauern auf beiden Seiten geputzt. Auf der Spitze des Giebels, welcher den Langchor nach Osten abschließt, hat ein zierlicher, sechseckiger Dachreiter aus Sandstein mit durchbrochenem Helm in spätgotischen Formen Platz gefunden.

Den interessantesten Teil des Gotteshauses bildet das dreischiffige, mit Kreuzgewölben überdeckte, in den Formen des XIV. Jahrhunderts errichtete Langhaus, in welches der Architekt den Turm in der ganzen Breite des Mittelschiffes kühn hineingezogen hat. Schöne Raumwirkung, gute Verhältnisse sind mit einfachen Mitteln erzielt, und das klare System des Aufbaues gibt der mit dem Langchor unter gemeinsamem Dach vereinigten Basilika ein eigenartiges Gepräge. Ueber Eck gestellte, und um einige Zentimeter abgekantete quadratische Sandsteinpfeiler tragen Obermauer und Gewölbe. Die die Schiffe trennenden Spitzbogen schneiden mit ihren Profilen in die schrägen Flächen dieser Pfeiler ein, welche in Höhe der Seitenschiffs Kämpfer

mit einer Schräge versehen sind, um die Dienste der Mittelschiff-Gewölbe aufzunehmen. Dieses Bestreben zu vereinfachen, welches dem Pfeiler seine Eigenart verleiht, können wir auch an den übrigen Teilen des Langhauses beobachten. Das Triforium fehlt, an seine Stelle tritt eine einfache Ausfüllung mit Stein im unteren Teil der oberen Fenster, welche im Inneren so weit herunter geführt sind, daß sie mit Gewänden und Pfosten auf ein über den Sei-

tenschiffbögen fortlaufendes Gesims aufsetzen. So kommen die Oberfenster von innen zu stattlicher Wirkung, während sie im Aeußeren sich mit einer untergeordneten Rolle den Seitenschiff-Fenstern gegenüber begnügen müssen. —

(Fortsetzung folgt.)

schwächeren, mit Pultdach bekrönten Strebe Pfeiler, gleichfalls mit Profil an drei Seiten. An einem der Pfeiler ist eine Inschrift eingemeißelt, welche von dem Brande der Kirche im Jahre 1287 berichtet: „ANNO DNI M. CC. LXXXVII. IIII. NONAS. IVNII. CONB.“ und zu ergänzen ist „combusta est ecclesia“.

## Vermischtes.

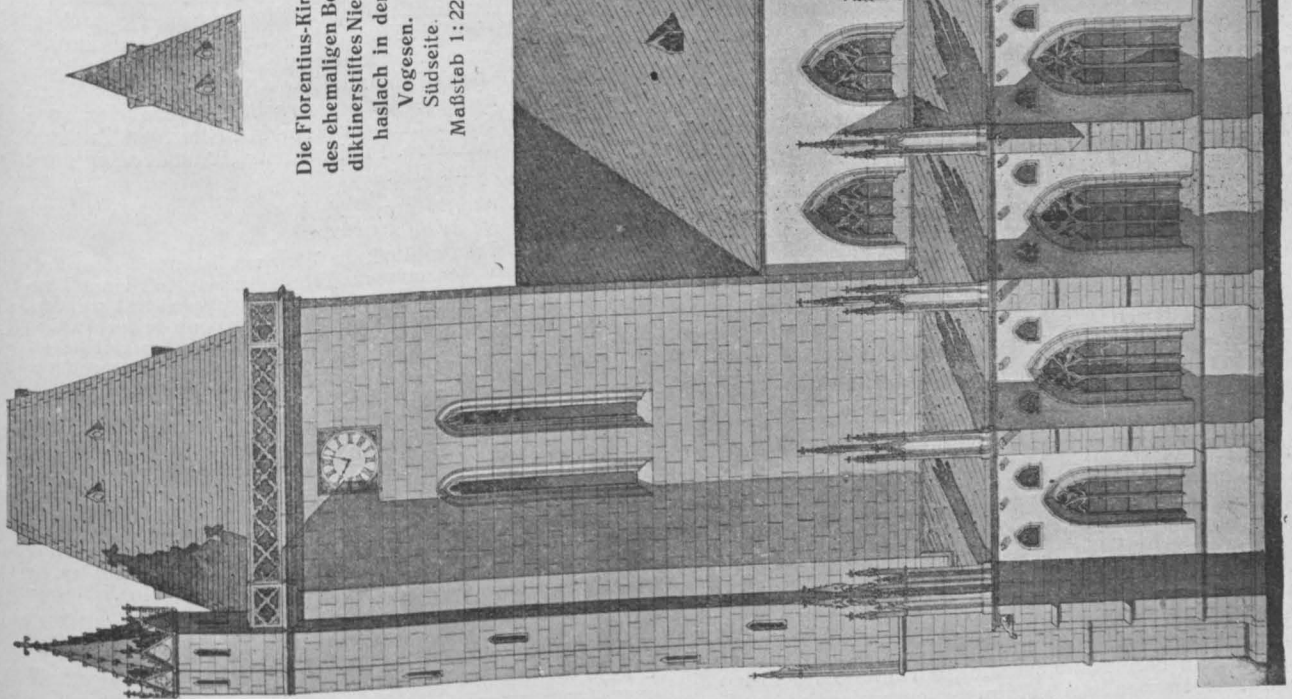
**Künstlerische Zentralstelle für die Begutachtung moderner Bauaufgaben.** In österreichischen Tagesblättern bespricht ein nicht genannter „bekannter Baukünstler“ die Behandlung der Baufragen aus Anlaß des Krieges, so „die Neuherstellung der verwüsteten Städte und ländlichen Siedelungen, Schaffung von Kriegerheimen, Errichtung von Gedächtniskirchen, Denkmälern usw. und nicht zuletzt die für Wien so wichtige Bebauung des Modena-Parkes im 3. Bezirk und die Erbauung des neuen Westbahnhofes. All dieser Fragen haben sich schon verschiedene Interessentenkreise bemächtigt. Es soll ihnen gerne die beste und lauterste Absicht zugebilligt werden. Genügt das jedoch für Fragen, von denen das Wohl und Wehe von Hunderttausenden Betroffenen abhängt und die Millionen von Steuergeldern ins Rollen bringen?

Die Öffentlichkeit muß ihre Stimme erheben, daß diese großen kulturellen Aufgaben würdig gelöst werden. Die Architekten müssen verlangen, daß diese Fragen unter dem Schutz der Öffentlichkeit durchgeführt werden, daß eine künstlerische Kontrollstelle alle Pläne vor ihrer Ausführung begutachtet. Sie müssen verlangen, daß ihnen ein Vetorecht in derselben eingeräumt wird. Wie nun diese Kontrollstelle immer heißen möge, Bauberatungsstelle, Baukunsenat usw., sie muß geschaffen werden, damit diese Baufragen in einheitlichem, zeitgemäßem, von großen Gesichtspunkten geleitetem Sinn gelöst werden. Auch Kunstfragen können organisiert werden, ja noch wie viel mehr wirtschaftliche Probleme (Wiederherstellung verwüsteter Städte, Kriegerheime usw.), die, wenn sie richtig angepackt, erst zu Kunstfragen emporgehoben werden können.“ —

**Versuche im Eisenbau.** Vor einigen Jahren hat sich ein „Verein deutscher Brücken- und Eisenbau-

suche aus dem Gebiet des Eisenbaues zum Ziel hat, die über eine Reihe bisher nicht einwandfrei gelöster Fragen

Die Florentius-Kirche  
des ehemaligen Benediktinerstiftes Niederhaslach in den  
Vogesen.  
Südseite.  
Maßstab 1:225.



Fabriken“ gebildet (der Name soll in „Deutscher Eisenbau-Verband“ geändert werden), der neben wirtschaftlichen Aufgaben die Durchführung umfangreicher Ver-

Aufschluß geben sollen. Denn solche Fragen bestehen zweifellos auch noch im Eisenbau, wenn man es bei diesem auch, „was die Zusammenarbeit zwischen Theorie und



Ausführung anlangt, mit einem sehr hohen, vielleicht sogar dem am höchst entwickelten Sondergebiet des Ingenieur-Wesens zu tun hat.“ Die umfangreichen und kostspieligen Versuche, die das bisherige Programm vorsieht, bestehen in Vorversuchen, die sich auf Nietverfahren und Nietformen beziehen, in Versuchen mit Konstruktions-Elementen, die über Nietverbindungen und Stoßdeckungen Aufschluß geben sollen, sowie mit ganzen Bauteilen, die über die Verteilung der Kräfte bei Stabanschlüssen und vor allem über die Knickfestigkeit Klarheit zu schaffen haben. Versuche über die zweckmäßigste Ausbildung von Gurtungen, sowie über den Einfluß des Winddruckes auf gegliederte Eisenbauwerke und den Wert von Farbanstrichen sollen sich anschließen. Alle Versuche werden im Material-Prüfungsamt Berlin-Lichterfelde ausgeführt, und der Verein hat für ihre Durchführung und Ueberwachung einen besonderen Ausschuß eingesetzt, dem neben den Leitern einer Reihe großer Werke u. a. auch die Herren v. Bach, Müller-Breslau, Zimmermann angehören. Ueber die Versuche werden fortlaufende Veröffentlichungen doppelter Art herausgegeben, von denen die einen, im Material-Prüfungsamt selbst bearbeiteten, die zahlenmäßigen Ergebnisse mitteilen, während die anderen die Auswertung der Versuchsergebnisse sowie die daraus zu ziehenden Folgerungen und etwaigen Baueregeln für die Praxis enthalten sollen. Bearbeiter sind Mitglieder des Ausschusses oder andere Männer der Praxis.

Das erste Heft dieser zweiten Art der Veröffentlichung, Berichtstatter: Reg.-Bmstr. a. D. Dr.-Ing. Kögler, Berlin, liegt jetzt vor. Es behandelt die Zwecke und Ziele des Vereins, den Arbeitsplan, die Vorarbeiten, die vom Verein beschaffte große Prüfungsmaschine und die bisher durchgeführten Versuche.\* Für die Versuche mit großen Stücken mußte nämlich zuerst eine entsprechende Maschine beschafft werden, die auf dem Gelände des Prüfungsamtes in besonderer Halle aufgestellt worden ist und von eigener Druckluft-Anlage bedient wird. Sie ist für 3000 t Druck und 1500 t Zug und für Versuchsstäbe von 7—15 m Länge eingerichtet und kostete etwa 250 000 M.

Die Versuche mit Nietverbindungen erstreckten sich zunächst auf den Einfluß des kleinen Versenkes (d. h. des konischen Anlaufs zwischen Schaft und Kopf), des Nietverfahrens und der Oberflächen-Beschaffenheit auf die Gleit- und Bruchfestigkeit. Es wurden dabei Handnietung, Lufthammer-Nietung (mit Druckluft) und Kniehebel-Nietung (mit Druckluft) angewendet. Es zeigte sich für die Niete mit Versenk, das in der Herstellung schwierig und kostspielig ist, keinerlei Ueberlegenheit. Weitere Versuche erstreckten sich auf den Einfluß des Nietdurchmessers auf die Gleit- und Bruchfestigkeit. Kniehebel-Nietung lieferte die größten Gleitwiderstände, auf die Bruchbelastung hatten die verschiedenen Nietverfahren keinen Einfluß. Ebenso ließ sich eine Gesetzmäßigkeit im Einfluß des Durchmessers nicht erkennen. Die Bruchfestigkeit an gleichzeitig untersuchten Schrauben-Verbindungen erwies sich den Nietverbindungen als nahezu gleich, während sie hinsichtlich des Gleitwiderstandes weit hinter der Nietverbindung zurück stand. Untersucht wurde ferner die Festigkeit verschiedener Nietbilder, d. h. also verschiedener Stellungs-Anordnungen der Niete. Die Form des Anschlusses hatte bei den vorliegenden Versuchen keinen wesentlichen Einfluß auf die Festigkeit der Verbindung. Den Beschluß bildete eine Versuchsreihe über die zweckmäßigste Niet-Entfernung in Flacheisen und Winkeln. Sie sollte feststellen, welchen Einfluß die Entfernung der Niete von einander in der Längsrichtung eines Zugstabes auf dessen Zugfestigkeit und den Verlauf des Bruches hat. Ein ganz klares Bild ist aus den Versuchen noch nicht gewonnen. Bei Niet-Entfernung  $1 < 6$  cm zeigten sich jedoch sowohl die Streckgrenze wie auch die Bruchfestigkeit der durch Niete geschwächten Stäbe geringer, als die entsprechenden Werte des Materiales.

Aus den Erfahrungen und diesen Versuchsergebnissen sind eine Reihe von Vorschlägen für die Vereinfachung in Material und Form der Niete, für Beschränkung in der Zahl der Nietdurchmesser usw. abgeleitet, und es sind entsprechende Anträge an die Behörden gestellt worden. Sie betreffen Kopfform, Fortfall des kleinen Versenkes, Beschränkung der Durchmesserzahl auf 12, 16, 20, 23 und 26 mm, einheitliche Bezeichnung der Niete in der Zeichnung usw., kurz Maßnahmen, die eine Erleichterung herbeiführen sollen. Verschiedene Behörden haben dem bereits zugestimmt, darunter namentlich die betreffenden preußischen Ministerien, welche die umfangreichsten Aufträge zu vergeben haben.

Die Versuche über die Knickfestigkeit gegliederter Stäbe (aus 2 C-Eisen mit Laschenverbindung) betrafen Stäbe ohne Futterstücke und mit solchen. Die Knicklast der Letzteren übertraf die der Ersteren um 21% und steht zwischen den Ergebnissen der Rechnung nach den Formeln von Tetmajer und Euler. Stäbe dieser Art dürfen darnach wie einheitliche nach der Formel von Tetmajer berechnet werden.

Den weiteren Arbeiten und Veröffentlichungen des Vereins darf mit Interesse entgegen gesehen werden. —

**Die Maximilians-Straße in Augsburg.** Vor kurzem stand die Maximilians-Straße in Augsburg im Mittelpunkt bemerkenswerter Erörterungen. Es war in Augsburger Tagesblättern die Frage angeregt worden, ob die Maximilians-Straße nicht durch gärtnerische Anlagen belebt und verschönert werden könne und es sind sich aus diesem Anlaß die Anschauungen zweier Gruppen von Sachverständigen einander gegenüber getreten.

Die Maximilians-Straße ist die Hauptstraße der Stadt, die in nordsüdlicher Richtung vom Dom bis zur katholischen St. Ulrich- und Afra-Kirche führt. In seinem nördlichen Teil heißt der architektonisch einheitliche Straßenzug Karolinen-Straße, etwa vom Perlach-Turm ab südlich Maximilians-Straße. Der Straßenzug ist von wechselnder Breite, die vor der St. Ulrich-Kirche platzartige Abmessungen annimmt. Der südlichste Teil des Straßenzuges heißt daher auch Maximilians-Platz. In seinen breitesten Teilen dient der Straßenzug militärischen Paraden. Gleichwie an seinen beiden Endpunkten durch den Dom und St. Ulrich, so ist er auch an seinen beiden Langseiten durch monumentale Gebäude besetzt: Hotel 3 Mohren, Fuggerhaus, Rathaus, Perlach-Turm. Vor allen Dingen aber stehen in der Straßen-Achse beim Einfluß der St. Katharinen-Gasse der Herkules-Brunnen, bei der St. Moritz-Kirche der Merkur-Brunnen, beides die einzigartigen Schöpfungen des niederländischen Bildh. Adrian de Vries aus dem Haag, 1599 bis 1602 entstanden; und es steht, aus der Straßenflucht nach Westen etwas hinausgerückt, gegenüber dem Perlach-Turm auf dem Ludwigs-Platz der Augustus-Brunnen, das Werk des bayerischen Hofbildhauers Hubert Gerhard aus dem Jahre 1594. Sollen diese 3 Brunnen, die bedeutendsten Meisterwerke der dekorativen deutschen Plastik der Wende des XVI. und des XVII. Jahrhunderts, für deren Aufstellung die geeignetsten Plätze mit größtem künstlerischen Scharfsinn gewählt wurden, in ihrer unvergleichlichen Wirkung nicht beeinträchtigt werden, so müssen die Verhältnisse der Straße mit aller Sorgfalt vor einschneidenden Veränderungen bewahrt werden. Es scheinen denn auch die Befürworter einer Belebung des Straßenzuges hauptsächlich dessen südlichsten Teil, vom Herkules-Brunnen bis St. Ulrich im Auge gehabt zu haben. Es wurde von Rasenflächen und niedrigem Buschwerk, von Vorgärten, von einem Terrassen-Vorbau vor St. Ulrich gesprochen. Die gegnerische Anschauung dagegen will die Straße in ihrem bisherigen Zustand unberührt erhalten wissen, wir glauben, mit Recht. Es sind die Kreise der städtischen Verwaltung, die sich zu dieser Anschauung bekennen. Sie sind der Meinung, daß man die Maximilians-Straße und den Maximilians-Platz nicht weiter zu verschönern brauche, sondern daß der Straßenzug in seinem bisherigen Zustand erhalten bleiben müsse. In dieser Ansicht ist der Magistrat von Augsburg einmütig. —

## Chronik.

Eine neue Frauen-Klinik in München ist nach den Entwürfen des Hrn. Bauamtmann Th. Kollmann mit einer Baumsumme von rd. 4 Mill. M. an der Mai-Straße erbaut worden. Die um zwei innere Höfe gelagerte Baugruppe erstreckt sich von der Mai- bis zur Frauenlob-Straße; am großen Hof liegen die Räume der Universitäts-Frauenklinik, eine Hebammenschule und die Entbindungsanstalt liegen an der Frauenlob-Straße, der kleine Hof ist Wirtschaftshof. Im nördlichen Bauteil liegen, zu einer malerischen Gruppe vereinigt, die Kirche mit dem Wohnhaus des Direktors. Die Architektur ist Putzbau in Terranova, mit Einzelheiten aus Muschelkalk. Die Dächer sind mit rötlich grauen Ziegeln gedeckt. —

Die Erbauung eines neuen evangelischen Stiftsgebäudes in Konstanz ist durch eine große Schenkung des Kommerzienrates Prym daselbst im Betrag von gegen 300 000 M. möglich geworden. Die Pläne für das an der Gottlieb- und der Braunegger-Straße zu errichtende Haus stammen von den Architekten Blattner und Dr. Gradmann in Konstanz. Mit dem Neubau wird am 1. Juli d. J. begonnen. —

Inhalt: Haslach und Erwin von Steinbach. — Vermischtes. — Chronik. —

Bildbeilage: Hauptportal der Kirche in Niederhaslach.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachfgr. P. M. Weber in Berlin.

\* Verlag Julius Springer, Berlin 1915. Pr. 1,60 M.

# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. NO 22. BERLIN, DEN 15. MAERZ 1916.

## Kriegsdenkmal und Heldenehrung.

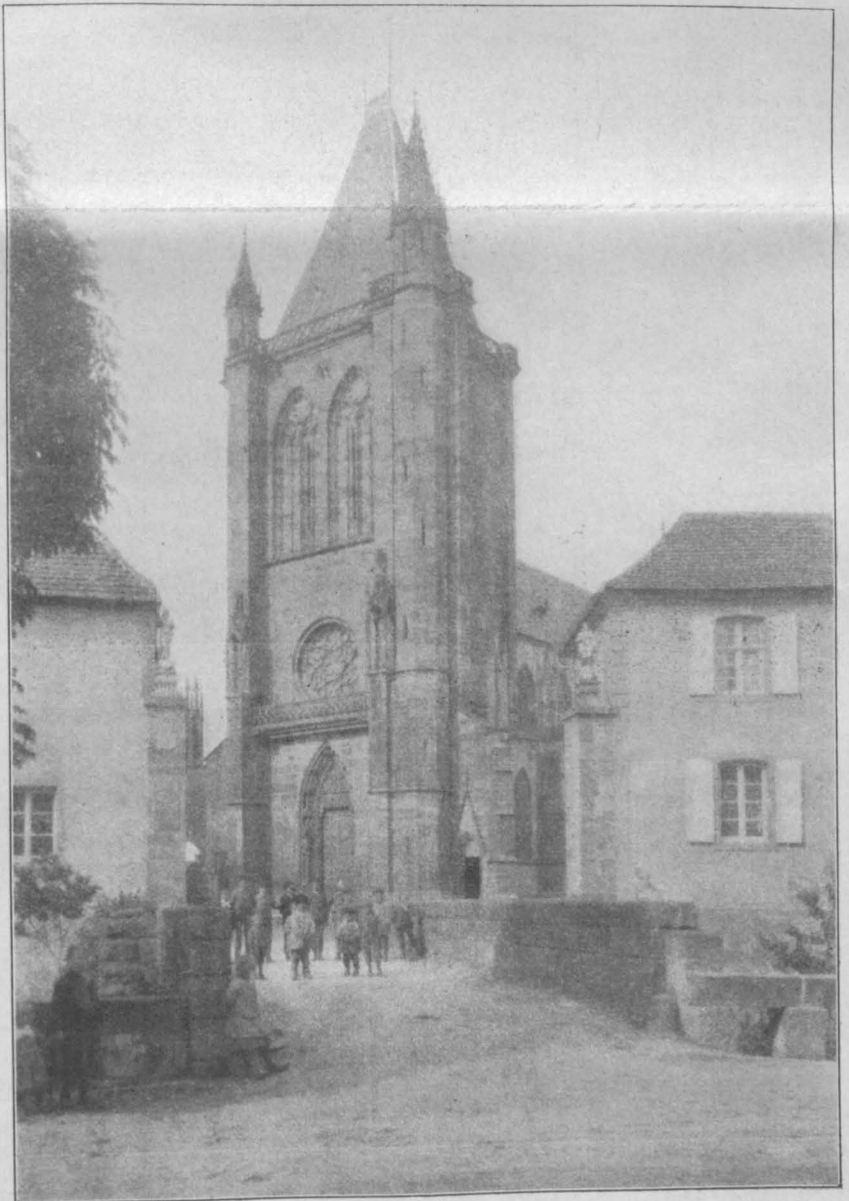


Es ist ein glückliches und ein Glück verheißendes Zeichen des deutschen Charakters, daß die blutigen Kämpfe draußen und die wirtschaftlichen Kämpfe im Lande die idealen Regungen der deutschen Volksseele nicht zu ersticken vermochten; daß vielmehr zahlreiche

gefundnen. Betriebsamen, jedoch künstlerisch unzulänglichen Kräften ist es gelungen, minderwertige Werke zu schaffen. Es sei hingewiesen auf die bedauerliche Tatsache, daß, unter Wiederaufnahme eines alten Handwerksbrauches, das Verfahren des Benagelns, wie es bei einfachen Gebilden, wie Türen oder Truhen, bei herald. Zeichen, wie Adlern oder Kreuzen, angebracht sein mag, auf die Bildnisse lebender

Aeußerungen verschiedener Form Zeugnis ablegen vom Adel der Seele des Deutschen als einem natürlichen Erbteil, von seinem Streben, den rauen Kriegsformen, den bitteren Notwendigkeiten für die Erhaltung des Vaterlandes die ausgleichenden, erhebenden und besänftigenden Aeußerungen der Kunst entgegen zu setzen. Das allerorten lebendige Empfinden, die Erinnerung an die Tat und an die Person in irgend einer Form aus der Flucht und der Vergessenheit des Augenblickes zu retten und der Mit- und Nachwelt dauernd zu überliefern, und die mit diesen Aeußerungen der Volksseele zutage getretenen Umstände haben die königlichen Akademien des Bauwesens und der Künste zu Berlin zu einer jener Kundgebungen idealer Natur veranlaßt, die zum besten Teil der Tätigkeit dieser hervorragenden Körperschaften und gleichfalls zu den idealen Regungen der deutschen Volksseele zählen. Sie betreffen die Ehrung unserer Helden und ihrer Kriegstaten in einer sichtbaren, durch die Kunst gedellten, zur Ueberlieferung an die fernsten Geschlechter bestimmten Form. Wir entnehmen der gemeinsamen Kundgebung — wenn wir nicht irren, der erste Fall gemeinsamen Auftretens der beiden Körperschaften in einer großen Kunstfrage der Oeffentlichkeit, der Nachfolge verdient — unter Anderem die folgenden Stellen und behalten uns vor, auf den Inhalt noch besonders zurück zu kommen:

„... Die Aufgaben, die schon jetzt, während das gewaltige Völkerringen noch andauert, den bildenden Künsten durch den Krieg gestellt worden sind, haben mehrfach recht bedenkliche Lösungen



Florentius-Kirche in Nieder-Haslach in den Vogesen. Vorder-Ansicht.



Männer, zu denen das Volk in begeisterter Verehrung und Dankbarkeit aufblickt, übertragen worden ist. Derartige, das ästhetische wie das ethische Gefühl gleich verletzende Bildwerke können, zumal wenn

sie in aufdringlich großem Maßstab ausgeführt werden, weder mit der Absicht, vaterländischer Gesinnung und Heldenverehrung einen volkstümlichen Ausdruck zu geben, noch mit dem Wunsche, zu

wohlthätigen Zwecken große Mittel zu gewinnen, hinlänglich gerechtfertigt werden.

Aber auch abgesehen von solchen nicht für die Dauer bestimmten Werken macht sich bereits eine rührige Tätigkeit untergeordneter Kräfte bemerkbar, allerlei fragwürdige Entwürfe zu bleibenden

Kriegsdenkmälern plastischer und architektonischer Art auf den Markt zu bringen und für fabrikmäßig hergestellte Modelle Absatz zu suchen.

Es ist deshalb durchaus an der Zeit, gegen solches geschäftsmäßige, unserem Vaterlande zur Unehre gereichende Vorgehen die warnende Stimme zu erheben. Die Erfahrungen nach den

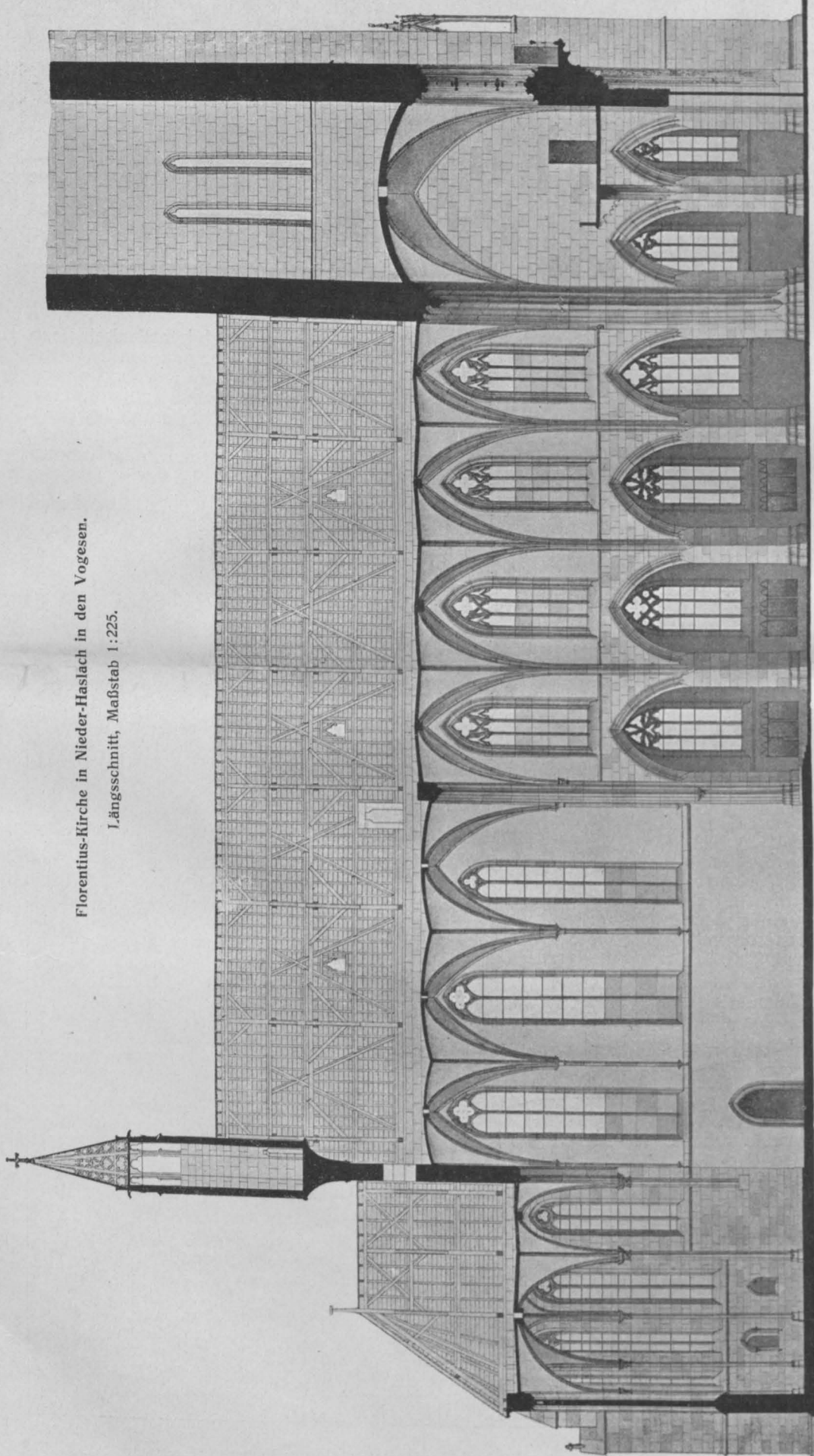
Jahren 1870/71 zeigen, wie die Land- und Stadt-Gemeinden, Körperschaften und Vereine, die diese

Erinnerungszeichen errichteten, zwar von den edelsten Absichten beseelt, aber im künstlerischen Sinne meist nicht gut beraten waren. Nur Weniges von dem, was damals geschaffen wurde, kann heute noch als Kunstwerk im höheren Sinne gelten. . . .

Nicht allein unter den Millionen, die selbst mitgekämpft haben, sondern auch bei alt und jung, die daheim jeden Sieg mit jubelndem Herzen begrüßt haben, wird der Wunsch lebendig werden, daß auf den blutgetränkten Stätten im Westen und Osten, Norden und

Florentius-Kirche in Nieder-Haslach in den Vogesen.

Längsschnitt, Maßstab 1:225.



Stüden, auf denen im Feindeslande die großen entscheidenden Schlachten geschlagen wurden, Denkmäler im erhabensten Sinne des Wortes errichtet werden, als ein die Jahrhunderte überdauerndes Zeichen deutscher Tapferkeit, den toten Helden in dankbarer Erinnerung geweiht, den künftigen Geschlechtern im Vaterlande zur Nacheiferung, den feindlichen Nachbarn zur Warnung.

An solche Denkmäler wird erst nach einem Frieden, der die ungeheuren Kriegsoffer nicht vergeblich gebracht sein läßt, gedacht werden dürfen; sie müssen aber — und das sei schon heute ausgesprochen — wenn sie würdig von den Heldentaten der gewaltigen Heeresverbände zeugen sollen, als Aufgaben höchsten Ranges für Baukunst und Bildhauerkunst aufgefaßt werden. In Gedanken und Ausführung gleich Großes, für das Können unserer Zeit Rühmliches wird nur dadurch geschaffen werden können, daß die bedeutendsten Kräfte Deutschlands im freien Wettbewerb ihr Bestes dafür einsetzen.

Für die Helden-Ehrung in der Heimat wird das Volksempfinden in mannigfachen Formen einen zum Herzen sprechenden Ausdruck suchen. Jede Gemeinde, klein und groß, die auf dem Lande und in den Städten, wird bemüht sein, die Namen ihrer Söhne, die mit hinausgezogen sind in den heiligen Kampf und in ihm gefallen sind, auf Gedenktafeln in der Kirche, der Schule oder im Rathaus zu verzeichnen und auf den Kirchhöfen die Ruhestätten der Mitkämpfer durch Erinnerungsmale kenntlich zu machen. In vielen Orten wird man sich entschließen, eigene Krieger-Friedhöfe anzulegen oder Heldenhaine zu schaffen mit der Absicht, für jeden Gefallenen in seiner Heimat eine Eiche zu pflanzen, um dadurch das Andenken an ihr Todesopfer für das Vaterland auf fernste Zeiten lebendig zu erhalten. Für Architekten und Bildhauer würde es eine dankbare Aufgabe sein, solchen Gedenkstätten in der freien Natur durch sinnbildliche Werke eine besondere Weihe zu verleihen.

Gegenüber dem Wunsch, daß möglichst allen Gemeinden ihre Helden söhne in der vorbezeichneten Art ehren mögen, darf nicht die Meinung entstehen, als sei sie zu einförmig, als würde durch zahllose Wiederholungen ihr Wert im Einzelnen verlieren. Nein, gerade in der gewissermaßen typischen Ausprägung des einen alle Herzen beiseelenden Pietätsgedankens liegt eine tiefe Bedeutung.

Nach diesen Ausführungen erscheint es folgerichtig, wenn wir es als ratsam bezeichnen, daß in der Errichtung eigentlicher Kriegsdenkmäler eine weise Selbstbeschränkung beobachtet werde, daß nicht jede größere und mittlere Stadt sich von dem Ehrgeiz leiten lassen möge, ein solches Denkmal auf einem öffentlichen Platze oder in Parkanlagen ihr eigen zu nennen, daß vielmehr im Geiste der bewunderungswerten Einordnung und Unterordnung, der sich in der Kriegführung und Wirtschaftsleitung unseres Volkes so herrlich bewährt hat, auch in dieser für unsere Kultur so überaus wichtigen Frage die Kräfte nicht zersplittert, sondern gesammelt werden.

Es sprechen dafür vornehmlich Gründe sozial-

politischer Natur; denn alle Länder und Städte werden zunächst ihr ganzes Wollen und Können der Fürsorge für die Kriegsbeschädigten, für die Witwen und Waisen der Gefallenen, für das Wohnbedürfnis und das Arbeitsfeld der aus dem Felde Heimkehrenden zu widmen haben und an die Errichtung öffentlicher Denkmäler erst denken dürfen, wenn sie diesen nächsten und heiligsten Pflichten gerecht geworden sind.

Aber gewiß sind es auch künstlerische Gründe, die es geboten erscheinen lassen, daß man sich an wenigen solcher Denkmäler genügen lasse, den entscheidenden Wert aber darauf lege, daß sie in Erfindung und Gestaltung das Höchste an Würde und Schönheit erreichen.

Wie glücklich auch immer der Friedensschluß die berechtigten Erwartungen Deutschlands und seiner Verbündeten erfüllen mag, es wäre zu wünschen, daß nur die großen Bundesstaaten und die bedeutendsten Städte sich entschließen, das Herrliche und Große, was das Reich in seiner tiefsten Erschütterung, zu-



Querschnitt durch

das Langhaus.  
Maßstab 1:225.

Florentius-Kirche in Nieder-Haslach in den Vogesen.

gleich aber auch in seiner höchsten Erhebung unter der Führung seines Kaisers zu vollbringen vermocht hat, in einem öffentlichen Denkmal der Nachwelt zu bewahren. Soll ein solches Erinnerungsmal das Gepräge eines nationalen Werkes erhalten, so werden sich die bildenden Künste zu einheitlichem Wirken verbinden müssen. Für die Architektur kann es keine höhere Ideal-Aufgabe geben, als in einem Friedensdom oder in einer Ehren- und Gedenkhalle weihvolle Räume zu schaffen, in denen bei der Wiederkehr der Tage der Siege und des Friedensschlusses demütige Andacht sich im Dankgebet zu Gott erhebt und vaterländische Begeisterung in feierlichster Form zum Ausdruck kommt. Die Kunst des Bildhauers würde berufen sein, solchen Bauwerken außen und innen bedeutsamen Schmuck zu verleihen und durch Bildnisse in Stein und Erz all die Männer zu ehren, die durch Rat und Tat die gewaltige Rüstung geschaffen haben, die Deutschland unüberwindlich macht, und dem unsterblichen Verdienst der Feldherren gerecht zu werden, die das Volk in Waffen von Sieg zu Sieg geführt haben.

Der Malerei würde mit dem Reichtum ihrer Ausdrucksfähigkeit die dankbare Aufgabe werden, ein



Bild von all den denkwürdigen Geschehnissen der großen Zeit, von den Ruhmestaten unserer Wehrmacht zu Lande, zu Wasser und in den Lüften zu geben und anschaulich zu machen, wie wissenschaftliche Forschung und technischer Erfindungsgeist

### Vermischtes.

Neue Mitglieder der kgl. preuß. Akademie des Bauwesens. Der Charlottenburger Stadtbaurat H. Seeling in Neu-Babelsberg wurde zum ordentlichen Mitglied, Reichsrat Oskar v. Miller in München sowie die Geheimen Oberbauräte Labes in Berlin, Fürstenau in Berlin-Steglitz und Eich in Berlin-Grunewald wurden zu außerordentlichen Mitgliedern der Akademie des Bauwesens ernannt. —

### Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb betr. die Neuordnung der Bahnhof-Verhältnisse in Wien durch Erbauung eines Zentral-Bahnhofes wird zurzeit in der Öffentlichkeit daselbst lebhaft erörtert. Es ist eine Angelegenheit, die zum Auftreten städtebaulicher Fragen in einem Umfang und in einer Bedeutung führen könnte, wie sie Wien seit Auflösung der Umwallung und seit Anlage der Ring-Straße nicht mehr gesehen hat. Die Veranlassung zu den Erörterungen sind die Absicht eines Um- und Erweiterungsbaues des Westbahnhofes und die Beratungen darüber im Wiener Stadtrat, der engeren Wiener Gemeindebehörde. Die West- oder Kaiserin Elisabeth-Bahn ist k. k. Staatsbahn, die hauptsächlich den Verkehr nach dem Westen und dem Süden der Monarchie vermittelt. Ihre in das Innere von Wien führenden Strecken liegen zwischen zwei schnell angewachsenen Stadtteilen, dem XIII. und XIV. Bezirk, Hietzing und Rudolfsheim, welche die Bahnanlagen in einer solchen Weise beengen, daß eine Erweiterung nicht mehr abzuweisen ist. Aber die durch den stark angewachsenen Verkehr zur unumgänglichen Erweiterung notwendig werdenden Gelände-Erwerbungen könnten nur mit den größten Opfern durchgeführt werden. Das Aufnahme-Gebäude des Westbahnhofes, das bereits im XV. Bezirk, Fünfhaus, liegt, ist das älteste der Wiener Bahnhofsgebäude und wurde 1859 durch den Architekten Patzelt erbaut. Die Erweiterung der Bahnanlagen ist nun, wie es scheint, so gedacht, daß zur Verbreiterung der Bahnstrecke bereits bebautes Gelände angekauft werden soll und daß das Aufnahme-Gebäude in der Weise vergrößert wird, daß es bis an den Neubau-Gürtel, von dem es jetzt ein erhebliches Stück abrückt, sodaß vor ihm eine Platz-Anlage sich ausdehnt, herangerückt werden soll. Die mit diesen Absichten verbundenen hohen Kosten, die nach der Ansicht weiter Kreise doch nur wieder einen vorübergehenden Zustand schaffen würden, sind es, welche zu dem Gedanken geführt haben, durch eine Lösung der Wiener Eisenbahnfrage in großem Sinn dauernde, mindestens ein Jahrhundert währende Verhältnisse herbei zu führen.

Einer solchen großen, einheitlichen Lösung der Frage kämen die heutigen Eigentumsverhältnisse der verschiedenen in Wien einmündenden Bahnen in glücklichster Weise insofern entgegen, als sich sämtliche Bahnen im Besitz des österreichischen Staates befinden mit einziger Ausnahme der Südbahn, deren Verstaatlichung jedoch bereits vor dem Krieg eingeleitet war. Der Krieg hat die Verhandlungen unterbrochen, weil an ihnen auch Italien beteiligt war; ein für Oesterreich-Ungarn glücklicher Ausgang des Krieges dürfte jedoch die Verhältnisse erheblich vereinfachen, sodaß auch an der Verstaatlichung der Südbahn nicht mehr zu zweifeln sein wird. Und auch an der Stadtbahn ist der Staat neben dem Lande Nieder-Oesterreich und neben der Stadt Wien Mitbesitzer; aus dem Mitbesitz-Verhältnis dürften jedoch voraussichtlich Schwierigkeiten für eine Lösung der Wiener Eisenbahn-Fragen in großem Sinn umso weniger erwachsen, als die Stadt Wien den größten Vorteil hiervon hätte und im niederösterreichischen Landtag einen entscheidenden Einfluß besitzt.

In das Wiener Stadtgebiet dringen außer der Westbahn ein im Süden die Südbahn mit den Bahnhöfen von Matzleinsdorf und Meidling; unmittelbar daneben die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn, sowie in kurzem Abstand die mehr dem lokalen Verkehr dienende Aspang-Bahn. Dieser Bahngruppe im Westen und Süden steht die große Gruppe im Norden gegenüber; hier treten in das Stadtgebiet ein die Kaiser Franz Josefs-Bahn, von Prag und vom westlichen Böhmen kommend; die Oesterreichische Nordwestbahn, die hauptsächlich den Verkehr mit dem nördlichen Deutschland vermittelt, und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die aus Mähren kommt. Mit Aus-

diese Macht gesteigert, wie Opferfreudigkeit, selbstlose Hingebung und weitblickende hilfsbereite Fürsorge es vermocht haben, die Lasten, die der Krieg auferlegt hat, leichter zu tragen, die Wunden, die er geschlagen hat, wieder zu heilen.“ —

nahme der West- und der Südbahn überschreiten alle übrigen Bahnen bei ihrem Eintritt in Wien die Donau. Die einzelnen Bahnen haben im Wiener Stadtgebiet einen sehr erheblichen Grundbesitz, da auch der Güterverkehr in das innere Stadtgebiet hineingezogen ist.

Nun ist die Zersplitterung der Eisenbahn-Verhältnisse in Wien, die schon stets als nachteilig für den Verkehr empfunden wurde, an der aber nichts geändert werden konnte, so lange die Bahnen sich im Besitz einzelner Gesellschaften befanden, von dem Zeitpunkt ab schwerer empfunden worden, an dem die Verstaatlichungen durchgeführt wurden. Und es ist die einheitliche Neuordnung nach großen Gesichtspunkten geradezu als eine Notwendigkeit für die weitere Entwicklung der Hauptstadt der Monarchie angesehen worden, seit in der Neuordnung der Bahnverhältnisse in Leipzig hierfür ein so nachahmenswertes Vorbild gegeben wurde und seit durch die Öffnung des Weges Hamburg—Bagdad Wien eine so erhöhte Bedeutung für den künftigen Orient-Verkehr sowohl zur Bahn wie namentlich auch zur Donau erlangt hat.

Wie aber soll die einheitliche Neuordnung stattfinden? Man hat einst an ein Zusammenfassen der 3 großen nördlich gelegenen Bahnhöfe im Winkel von Heiligenstadt gedacht, eine Lösung, die nur eine Teillösung wäre und sich bald infolge der engen Verhältnisse bei Heiligenstadt als unmöglich erweisen würde. Man hat auch andere Gedanken verfolgt, die sämtlich von der Annahme ausgingen, einen neuen Bahnhof auf dem rechten Ufer der Donau anzulegen, um ihn so viel wie möglich dem Kern der Stadt zu nähern. Abgesehen davon, daß auch in diesen Fällen nur Teillösungen entstanden, wären damit jetzt so große Ankäufe bebauter Teile der Stadt verbunden, daß die Kosten ins Ungemessene wachsen müßten. Nun befindet sich aber links der Donau, namentlich zwischen dieser und Floridsdorf, freies Gelände in Hülle und Fülle. Einen Zentralbahnhof etwa nördlich der Kronprinz Rudolf-Brücke, zwischen dieser und der im Zuge der Inn-Straße geplanten neuen Brücke anzulegen, ihn bis unmittelbar an die Donau zu rücken — die Bewältigung des Ueberschwemmungsgebietes würde bei einem hoch gelegenen Bahnhof keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen — und ihn so dem Stadtkern, in dem sich die meisten Hotels befinden, fast ebenso nahe und näher zu bringen, als die jetzigen Bahnhöfe, würde eine Lösung von größtem Zug sein, ausgestattet zudem mit voller Freiheit in Bezug auf die Gestaltung der Anlage selbst. Wirtschaftliche Wertverschiebungen würden in nur geringstem Maße eintreten; 4 Eisenbahnlinien brauchten die Donau nicht mehr zu überschreiten. In der Donauländebahn ist zudem bereits ein wertvolles Verbindungsstück mit der Süd- und der Westbahn geschaffen. Die größten Fragen des Städtebaues täten sich auf einerseits für die Bebauung des frei werdenden Geländes in der Stadt, anderseits für die Gestaltungen in der Umgebung des neuen Zentral-Bahnhofes auf der Donau-Insel. Es ist eine Frage von allergrößter Bedeutung für das Wien, das nach dem Völkerkrieg der größte Mittler zwischen Orient und Occident werden soll. Man fühlt das in Wien und aus diesem Gefühl heraus entstand der Gedanke des Wettbewerbes für einen Zentral-Bahnhof. —

Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau eines Realgymnasiums in Graslitz (Böhmen). Die auf unbestimmte Zeit verschoben gewesene Einreichungsfrist für die Entwürfe ist nunmehr auf 2. Sept. 1916 festgesetzt worden. —

Im Leipziger Wettbewerb betr. Entwürfe zu Schrifttafeln für Kriegergräber erhielten: Den I. Preis Arch. Aug. Nolden; den II. Preis die Arch. Reichel & Kühn; den III. Preis Hellmuth Sachse und den IV. Preis Prof. Max Hans Kühne. —

Im Wettbewerb Bürgerrechts-Urkunde München erhielten bei 132 Entwürfen einen Preis von je 250 M. Willy Schmid und Jos. Gangl. Ein Preis von 200 M. wurde Joh. B. Maier zugesprochen. Preise von je 100 M. fielen an die Entwürfe von Dipl.-Ing. Rich. Steidle, Theod. Gämerler, Alfred Haag, Adolf Faglin mit Jos. Mages und F. K. Kollet, sämtlich in München. —

Inhalt: Kriegsdenkmal und Heldenehrung. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerel Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.

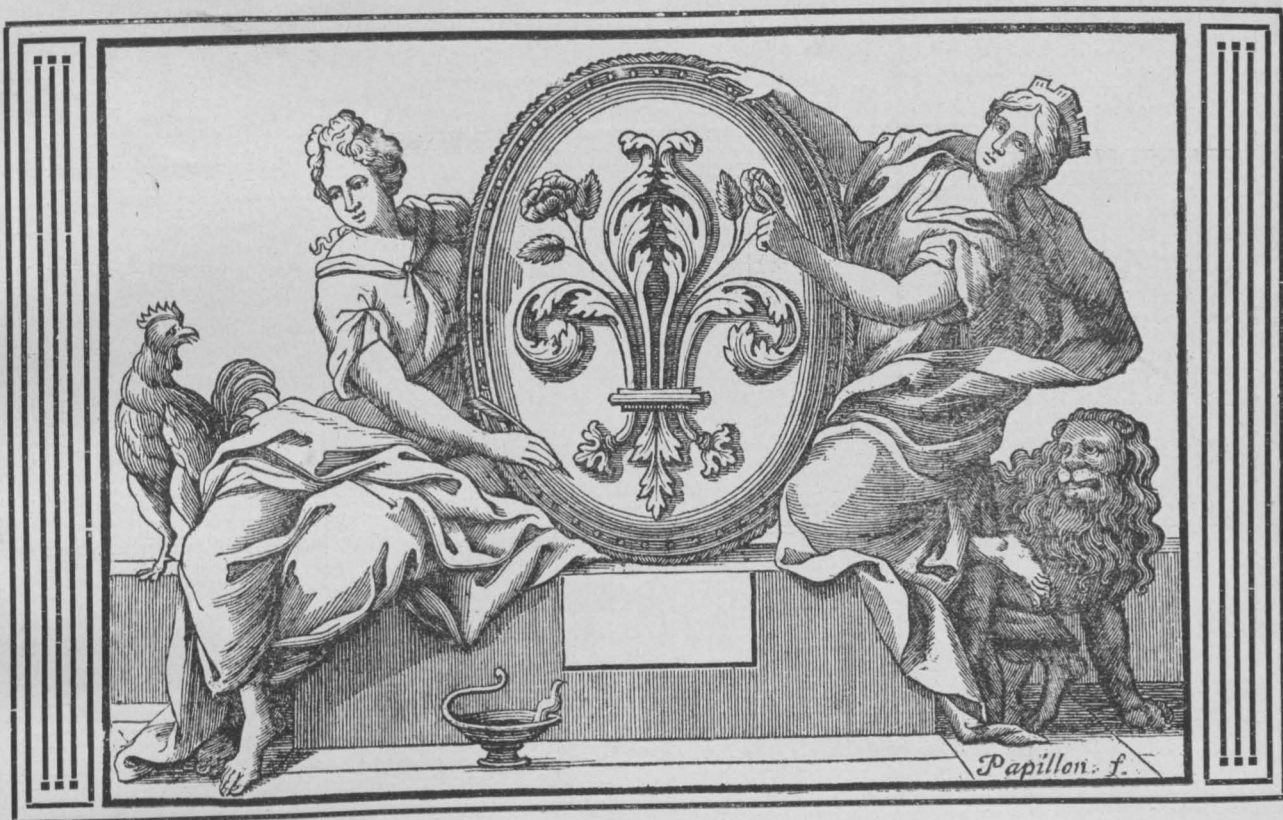


ERWEITERUNGSBAU DER LEBENS-  
VERSICHERUNGS - GESELLSCHAFT  
„CONCORDIA“ IN KÖLN A. RHEIN. \*  
ARCHITEKT: HERMANN PFLAUME,  
B.D.A. IN KÖLN. \* HAUPTINGANG.

=== DEUTSCHE BAUZEITUNG ===

\*\* 50. JAHRGANG 1916. \* NO. 23. \*\*





# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 23. BERLIN, DEN 18. MAERZ 1916.

## Erweiterungsbau der Lebensversicherungs-Gesellschaft Concordia in Köln a. Rh.

Architekt: Hermann Pflaume, B. D. A. in Köln. Hierzu eine Bildbeilage.



ie Lebensversicherungs-Gesellschaft Concordia hat in den letzten Jahren, wie fast alle großen Institute Kölns, einen erfreulichen Aufschwung genommen. Sie erweiterte ihre verschiedenen Geschäfts-Zweige und war dadurch gezwungen, immer mehr Be-

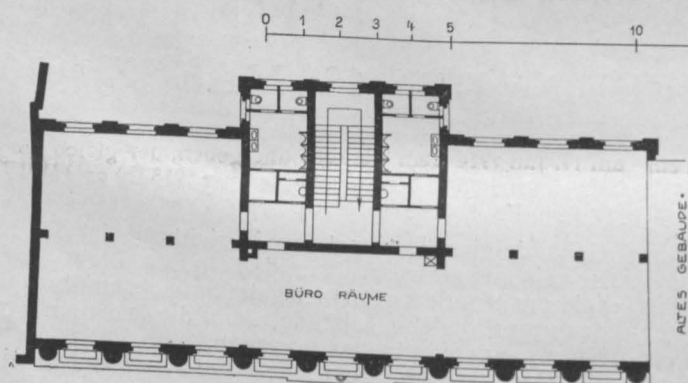
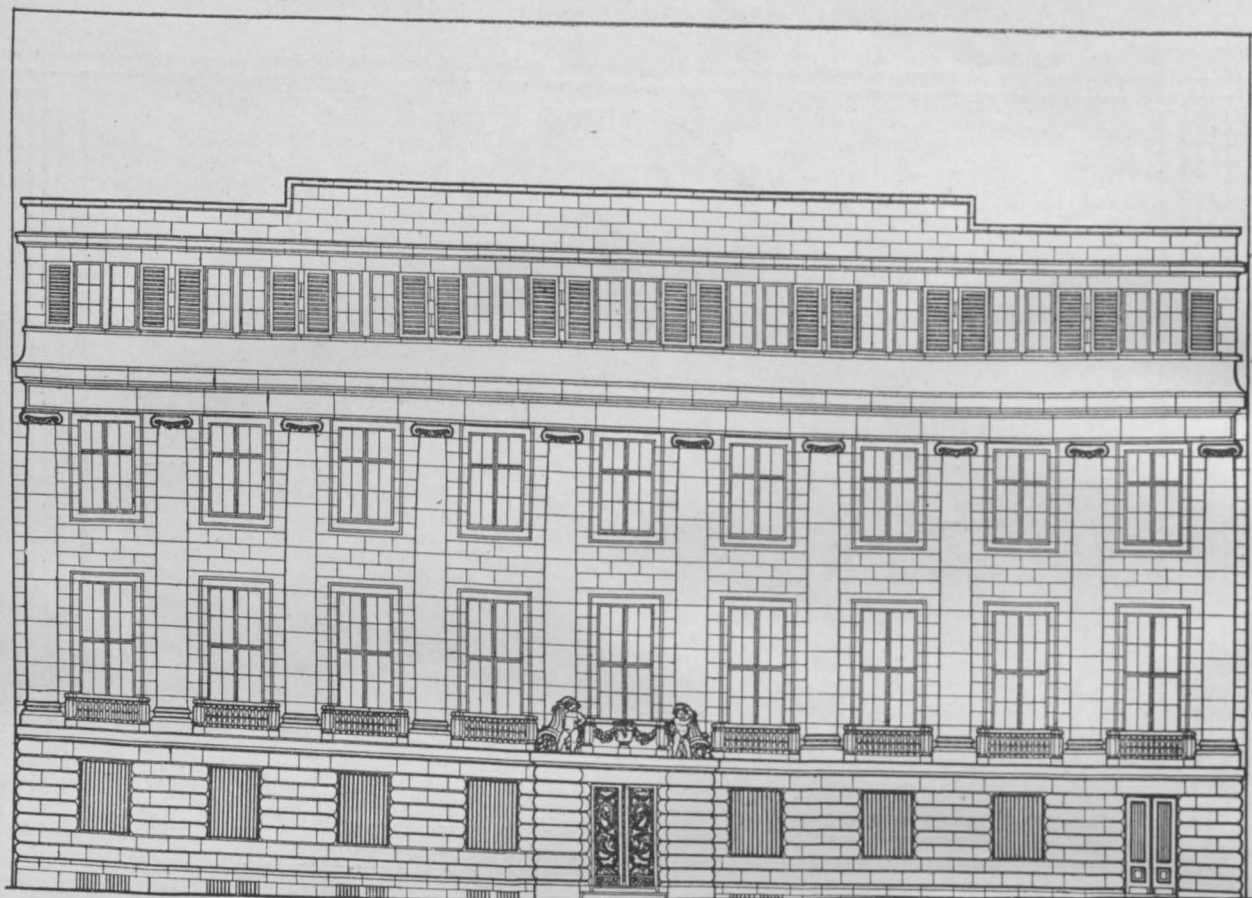
Gebäude überein, sonst aber in nichts. Es ist hier der Beweis zu liefern versucht, daß ein Erweiterungsbau sehr gut in anderen Formen gehalten werden kann, als das ursprüngliche Gebäude, wenn die örtlichen Verhältnisse dem entgegen kommen.

Der Grundriß zeigt, daß die Erweiterung ein ausgesprochenes Bürohaus ist. Der Eingang liegt

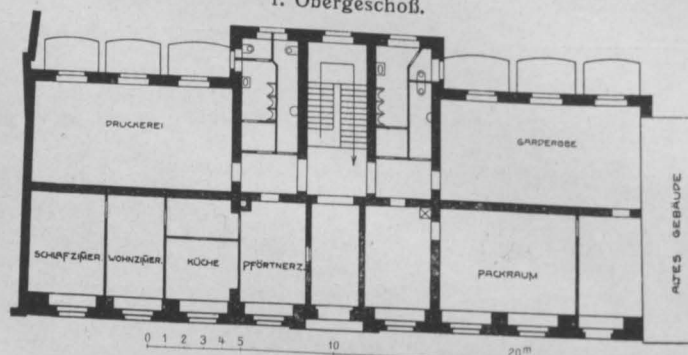
amte einzustellen, sodaß das 1899 erbaute Direktions-Gebäude am Maria-Ablass-Platz bald nicht mehr ausreichte und sie sich gezwungen sah, zur Aufnahme neuer Räumlichkeiten eine Erweiterung in der Eintracht-Straße vorzunehmen. Das alte Gebäude war in den Formen der Früh-Renaissance von Arch. Alfred Müller in Köln erbaut und bildete ein in sich abgeschlossenes Ganze, das bei dieser Erweiterung nicht gestört werden durfte. Der inzwischen verstorbene Müller war beim Entwurf des Neubaus bereits erkrankt, daher wurde der Architekt B. D. A. Hermann Pflaume mit den Entwurfsarbeiten des Erweiterungsbaues betraut. Dieser entwarf den Neubau so, daß die Architektur des bestehenden Gebäudes in keiner Weise beeinflusst wurde; er wählte die klassischen Formen. Nur in den Geschoßhöhen stimmen beide



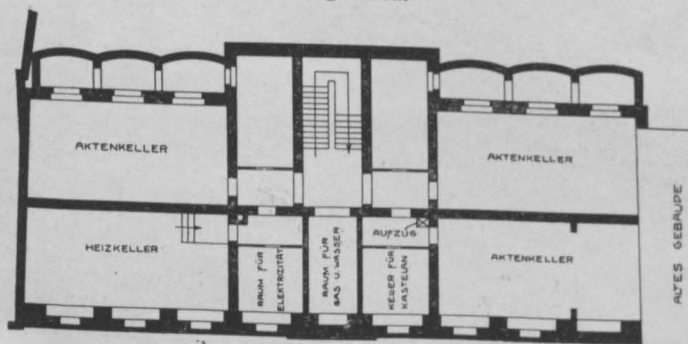
Hauptansicht an der Eintracht-Straße.



1. Obergeschoß.



Erdgeschoß.



Kellergeschoß.

mit dem Treppenhaus zentral im Erdgeschoß. Links vom Eingang sind die Räumlichkeiten für den Pförtner und die Druckerei untergebracht, rechts liegen der Packraum und die umfangreichen Garderoben. Im Keller befinden sich die Zentralheizung, ein Raum für elektrisches Licht und Wasser und außerdem Aktenräume. Die 3 oberen Geschosse enthalten die von beiden Seiten beleuchteten Büroräume, die eine Tiefe von 11 m haben und sowohl von der Straße als auch vom dahinter liegenden sehr großen Gesellschaftsgarten Licht und Luft bekommen. In jedem Geschoss sind geräumige Klosett- und Toilette-Anlagen für männliches und weibliches Personal vorgesehen. Ein besonderer Umstand kam dem Gebäude dadurch zugute, daß ihm gegenüber die großen Bäume des erzbischöflichen Gartens stehen, die den Architekten zur Wahl der Architektur bestimmt haben. Die Fassade besteht aus westerwälder Trachyt von Karl Ackermann in Köln. Die reichen Marmorarbeiten des Haupteinganges und des Treppenhauses wurden von der Firma Kölner Marmorwerk, Wings & Iltgen in Dellbrück bei Köln angefertigt. Der Innenausbau der Räume ist einfach und würdig gehalten. Es wurde Wert darauf gelegt, durch helle Farbenwirkung freundliche Stimmung zu erzielen. Das Dach ist mit Schiefer gedeckt. Zur Hebung des Frieses oberhalb der Säulen sind dort dunkelgrün gestrichene Blendläden angebracht. Die Bildhauerarbeit ist von dem Kölner Bildhauer Erwin Haller nach den Entwürfen des Architekten ausgeführt. Haller hat auch die reichen Modelle für die Haustür nach den Naturzeichnungen des Architekten angefertigt. Die Schnitzerei erfolgte durch den Holzbildhauer Merbeck in Köln.

Die Gartenfront ist im selben Stil gehalten wie die Vorderfront. Bei sparsamer Haustein-Verwendung sind die Flächen in grauer Terranova geputzt; die Holzteile wurden weiß gehalten. —



## Vom Stand des Ausbaues der preußischen Wasserstraßen.

**U**eber den Stand des Ausbaues der preuß. Wasserstraßen am 31. März 1915 und zwar sowohl der natürlichen wie der künstlichen, deren Regulierung und Herstellung auf Grund besonderer Vorlagen erfolgt ist, gibt eine Denkschrift des Ministeriums der öffentl. Arbeiten Aufschluß, die kürzlich dem preußischen Abgeordnetenhaus vorgelegt worden ist.

Am Rhein ist danach auf der preußischen Strecke von Bingen bis zur holländischen Grenze auf Grund der Vorlage vom 1. Oktober 1879 die planmäßige Regulierung mit einem Kostenaufwand von 22 Mill. M. bereits seit 1902 vollendet und das gesteckte Ziel einer Fahrwassertiefe bei Niedrigwasser von 2 m zwischen Bingen und St. Goar, 2,5 m von St. Goar bis Köln und 3 m von dort bis zur holländischen Grenze, sowie einer Fahrwasserbreite von mindestens 90 m in der Gebirgsstrecke oberhalb St. Goar (ausgenommen die nur 30 m breite Durchfahrt im Binger Loch) und von 150 m im unteren Lauf durchweg erreicht. Nur vereinzelt waren seitdem Nachbaggerungen erforderlich und in den starken Stromkrümmungen der oberen Strecke ist die Fahrwasserbreite auf 120 m gebracht worden. (Zur Ueberwindung der schwierigen Schiffsverkehrsverhältnisse am Binger Loch ist bekanntlich die Herstellung einer Schleusenanlage geplant, da man eine entsprechende Verminderung der Stromgeschwindigkeit auf anderem Weg nicht glaubt erreichen zu können, ein Plan, mit dem sich die Schiffsverkehrskreise bisher aber nicht haben befreunden können). Die Denkschrift gibt dann eingehenden Aufschluß über die Entwicklung des Rheinverkehrs. Danach betrug der Gesamtverkehr in den Häfen und an den öffentlichen Ladeplätzen i. J. 1910 rd. 35 Mill. t und war bis 1913 auf 47,3 Mill. gestiegen. Im ersten Halbjahr 1914 hielt sich der Verkehr auf gleicher Höhe, dann fällt er infolge des Krieges auf 35,4 Mill. t für das ganze Jahr 1914. Gewaltig ist der Verkehr über die deutsch-niederländische Grenze seit 1879 gewachsen. Bis 1913 ist der Talverkehr von 2,1 auf 17,6, der Bergverkehr von 1,3 auf 19,8 Mill. t gestiegen. Seit 1888 ist eine Rhein-See-Dampfschiffahrt zwischen Köln und London, sowie den Nord- und Ostseehäfen eröffnet, die sich weiter entwickelt hat, und es wird außerdem ein Rhein-Schlepp-Verkehr mit Seeleichtern von verschiedenen Rheinhäfen mit deutschen, englischen, dänischen, schwedischen und russischen Seehäfen und dem Dortmund-Ems-Kanal betrieben, schließlich auch ein Rhein-Seeverkehr mit Segelschiffen. Die Ladefähigkeit der größten Schleppkähne ist von 2340 t im Jahre 1898 auf 3580 t seit 1909 gestiegen.

Der Ausbau der Mosel ist seit 1892 vollendet mit Wassertiefen von 0,85 m auf der Strecke Trier-Trarbach, 0,94 m von Trarbach bis Koblenz. Bei niedrigen Rhein-Wasserständen ergeben sich in der untersten Moselstrecke aber Schwierigkeiten für die Bergfahrt, die durch Ausbau nicht beseitigt werden können. (Einer durchgreifenden Umgestaltung der Mosel zu einer leistungsfähigen Schiffsverkehrsstraße durch Kanalisierung gegenüber hat sich die Regierung bisher bekanntlich ablehnend verhalten.)

Der Main ist seit 1900 von der Mündung in den Rhein bis hinauf zur Bürgel-Offenbacher Grenze kanalisiert, die Kanalisierung bis Aschaffenburg aufwärts ist im Bau auf Grund eines Übereinkommens vom 21. April 1906 mit den Uferstaaten Bayern, Baden und Hessen. Von Offenbach bis Hanau liegt die Ausführung Preußen ob. Es wird auch in der oberen Strecke eine Wassertiefe von 2,5 m hergestellt. Die Schleusen erhalten 300 m Länge und 12 m Torweite. Die Kosten der preuß. Arbeiten sind auf 4,8 Mill. M. veranschlagt. Mit dem Bau der Schleusenanlagen ist 1914 begonnen worden, ebenso mit dem Bau der zweiten Schleuse bei Kostheim. Die Bauarbeiten, bei denen auch Kriegsgefangene beschäftigt werden, sind natürlich durch den Krieg stark verzögert worden. Ueber die Ausnutzung der an den Staustufen bei Groß-Krotzenburg, Kesselstadt, Mainkur zu gewinnenden Wasserkräfte ist dem preuß. Landtag soeben eine besondere Vorlage zugegangen. Auf der bereits kanalisierten Strecke sind umfangreiche Unterhaltungsarbeiten vorgenommen worden, namentlich an den Uferbefestigungen, außerdem sind von 4 Schleusen die alten hölzernen Tore durch eiserne ersetzt worden. Der Güterverkehr hat sich von 1910 bis einschl. 1913 fast auf gleicher Höhe von 3,2—3,4 Mill. t gehalten. Durch die Schleuse bei Kostheim gingen 1913 außerdem aber noch 1381 Flöße mit zusammen 2,38 Mill. t.

In der Ems, soweit sie nicht einen Teil des Dortmund-Ems-Kanales bildet, sind in der Hauptsache nur noch Baggerungen ausgeführt worden, außerdem sind noch einige Durchstiche vorgesehen. Die beschlossene Vertiefung der Ems unterhalb Emden von 10 auf 13 m bei mittlerem Hoch-

wasser mußte des Krieges wegen verschoben werden. Durch die Eröffnung der neuen Emdener Seeschleuse i. J. 1914 und ihres Vorhafens (vergl. Dtsch. Bztg. 1913 S. 501 ff.) ist die Einfahrt in den Emdener Außenhafen wesentlich verbessert worden. Deiche und Uferschutzwerke, sowie das neue große Entwässerungssiel bei Knock sind auch während des Krieges gefördert worden, während in den Landgewinnungsarbeiten Verzögerungen eingetreten sind.

Für den Bau des Dortmund-Ems-Kanales sind im Ganzen 79,43 Mill. M. ausgegeben worden. Auf der Strecke von Herne bis Bergeshövede bildet der Kanal jetzt den mittleren Teil des Rhein-Weser-Kanales und mußte dementsprechend leistungsfähiger ausgebaut werden, mit Bezug auf das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905. Es handelt sich hauptsächlich um den Bau der Schachtschleuse neben dem Hebewerk von Henrichenburg und einer zweiten Schleppzugschleuse bei Münster. Die Arbeiten, die mit 6,5 Mill. M. veranschlagt wurden, sind bis auf Restarbeiten fertig. Die Schachtschleuse hat 95 m nutzbare Kammerlänge, 10 m Lichtweite, 14 m Gefälle und besitzt beiderseits 5 Sparbecken. Sie steht seit Herbst 1914 in Probetrieb. Das zur Ersetzung des Schleusungswassers erforderliche Pumpwerk ist Ende 1915 fertig geworden. Die Schleppzugschleuse bei Münster hat 6,2 m Gefälle und steht seit Ende 1911 im Betrieb. Auch hier ist noch ein Pumpwerk angelegt worden. Mit einem Kostenaufwand von 11,5 Mill. M. sind ferner auf der Strecke von Bergeshövede bis zur Einmündung in die Ems bei Giesen durchweg Schleppzugschleusen eingelegt worden und von 167 m Kammerlänge 10 m Lichtweite. Die letzte Schleuse bei Bevergern ist im Frühjahr 1915 in Betrieb genommen worden, es fehlten aber noch die maschinellen Bewegungs-Einrichtungen. Ferner waren noch Uferschutz und Dichtungsarbeiten, sowie Brückenbauten im Gang. Der Güterverkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal ist von 3,16 Mill. t i. J. 1910 auf 4,27 Mill. t i. J. 1913 gestiegen.

Der Rhein-Weser-Kanal nebst dem Lippe-Seitenkanal ist ebenfalls auf Grund des Gesetzes vom 1. 4. 1905 erbaut worden. Einschließlich des durch ihn bedingten Ausbaues des Dortmund-Ems-Kanales und der Anlage von Talsperren waren für ihn 250,75 Mill. M. und später noch weitere 18 Mill. für erweiterten Grunderwerb bereitgestellt. Die Teilstrecke des Rhein-Herne-Kanales einschl. des Lippe-Seiten-Kanales Datteln-Hamm wurde am 17. Juli 1914 dem Verkehr übergeben, der gleich lebhaft einsetzte und bis Ende September 1915 schon 3 Mill. t betrug. Am Kanal sind bereits etwa 20 private Häfen mit einem Kostenaufwand von 35,5 Mill. M. erbaut worden. Von dem zweiten Teil, dem Ems-Weser-Kanal mit Anschluß nach Hannover, wurde die Weststrecke mit Abstieg zur Weser im Februar 1915 dem Verkehr übergeben, die Oststrecke bis Hannover steht zur Zeit dicht vor der Inbetriebnahme. Für die Lippe-Seitenkanäle von Datteln zum Rhein bei Wesel einerseits und von Hamm bis Lippstadt aufwärts andererseits sind die besonderen Pläne aufgestellt, die Arbeiten selbst aber erst eingeleitet. Für den Kanal werden soeben 33,44 Mill. M. nachgefordert.

Für die Weser-Regulierung war auf Grund der Denkschrift vom 1. Oktober 1879 eine Fahrwassertiefe von 0,8 m bei Münden, ansteigend auf 1,25 m bei Bremen für den niedrigsten damals bekannten Wasserstand in Aussicht genommen und nach 1893 sind noch einige Nachregulierungen vorgenommen worden. Das Wasserstraßengesetz von 1905 sieht eine größere Tiefe von 1,10 m bei Münden, ansteigend auf 1,6 m unterhalb der Aller-Mündung bei erhöhtem Mittelkleinwasser und von 1,5 m auf der Aller selbst bei Mittelkleinwasser vor. Die Breiten sollen für die Begegnung von zwei Schleppzügen genügen. Auf Preußen entfielen von den Gesamtkosten 10,8 Mill. M. Mit den Arbeiten ist nach Erlaß des Schiffsverkehrs-Abgaben-Gesetzes im Jahre 1913 an verschiedenen Stellen begonnen worden. Der Krieg hat hier aber stark störend eingegriffen. Fertig gestellt ist die Stauanlage bei Dörverden nebst der Wasser- und Dampfkraftanlage zur Gewinnung elektrischen Stromes zum Betrieb des Pumpwerkes bei Minden zur Speisung des Ems-Weser-Kanales und zur Kraftabgabe an das platte Land. Auch die Waldecker-Talsperre ist 1914 vollendet worden und das Kraftwerk daselbst ist bereits teilweise in Betrieb genommen worden. Ausgegeben sind für die Talsperre im Ganzen rd. 18,72 Millionen und weitere 3,32 Mill. M. für den Ausbau der Wasserkräfte im oberen Quellgebiet. Beim Bau der Diemel-Talsperre wurden die Arbeiten an der Sperrmauer selbst durch den Krieg ganz unterbrochen. Die Aller wird teils reguliert, teils kanalisiert (oberhalb der Leinemündung), ein Teil der Staustufen ist bereits ausgebaut. Auf der kanalisierten Fulda sind nur

die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten ausgeführt worden. Durch den 1913 vollendeten Bau der neuen Schleuse bei Kassel ist jetzt der Großschiffahrt der Weg bis in die Stadt hinein eröffnet. Bis zum Krieg hatte die Weserschiffahrt eine günstige Entwicklung genommen.

In der Elbe sind nach Durchführung der auf Grund der Zusatzakte zur Elbschiffahrtsakte vom 13. April 1844 vorgesehenen Regulierung in der Hauptsache nur Sicherungsarbeiten und kleinere Nachregulierungen ausgeführt worden. Interessant ist eine statistische Uebersicht

wenn auch nicht in vollem Umfang, von der erweiterten Spree-Oder-Wasserstraße; in der Hauptsache beendet sind ferner die Arbeiten für die Verbesserung der Vorflut- und Schiffsverkehrsverhältnisse in der unteren Havel, für die anschlagsmäßig 11,39 Mill. M. zur Verfügung standen. Für den Ausbau des Plauer Kanals, der mit 6,84 Mill. M. veranschlagt ist, wurde mit Durchstichsarbeiten begonnen z. T. unter Verwendung von Kriegsgefangenen. Der Schiffsverkehr auf den märkischen Wasserstraßen weist in den letzten Jahren schon vor dem Krieg Rückgänge auf, die



Florentius-Kirche in Nieder-Haslach in den Vogesen.  
Glasfenster der Südseite. (Nach: Bruck.)



des Verkehres auf der Elbe. Danach belief sich u. a. der Verkehr von und nach den Häfen Altona-Hamburg im Jahre 1890 auf noch nicht ganz je 2 Mill. t zu Tal und zu Berg, 1910 auf über 6 Mill. t zu Berg, über 4 Mill. zu Tal. Nach einem stärkeren Rückgang im Jahre 1911 mit seiner großen Wasserklemme war im Jahre 1913 dieselbe Verkehrshöhe wieder erreicht, oder überschritten, bis dann das Kriegsjahr 1914 einen stärkeren Rückgang brachte.

An Saale und Unstrut sind Neubauten in neuerer Zeit nicht ausgeführt worden.

Dagegen sind an der Spree und Havel größere bereits früher begonnene Bauten vollendet worden. Das gilt,

namentlich in dem Berliner Verkehr zum Ausdruck kommen und in dem starken Rückgang der Bautätigkeit dort ihre Begründung finden.

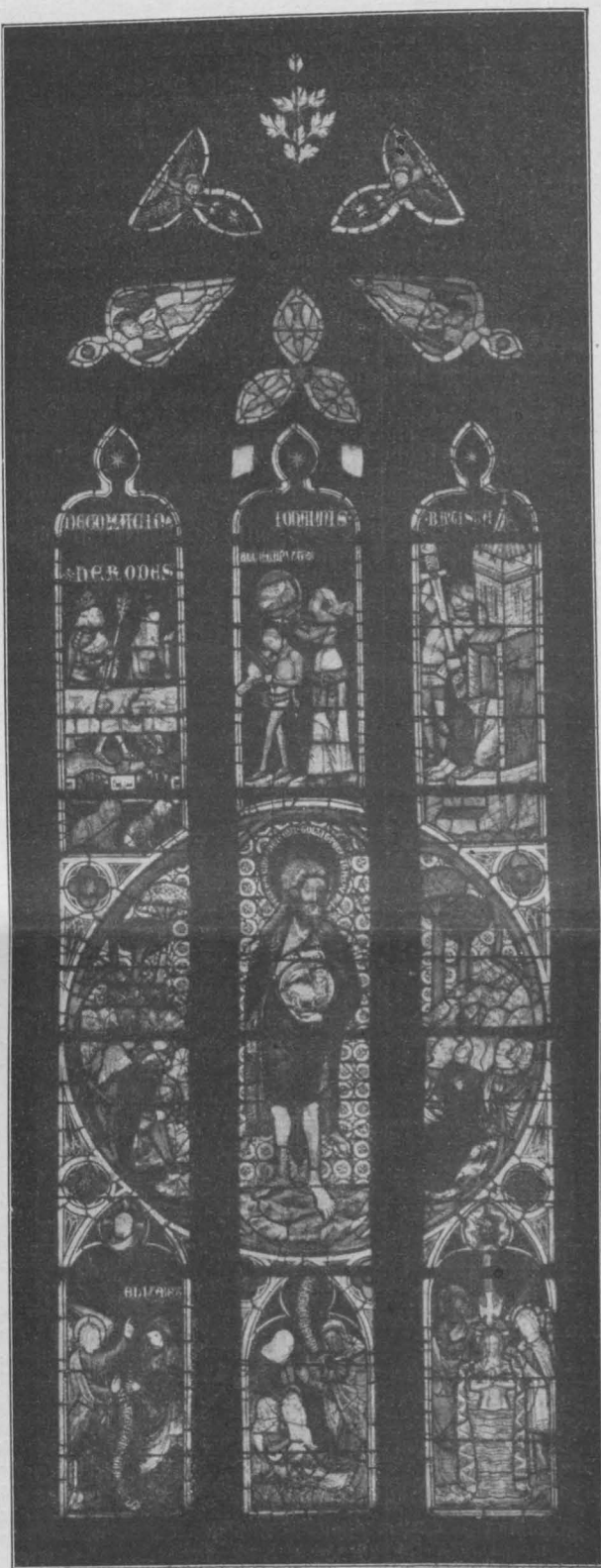
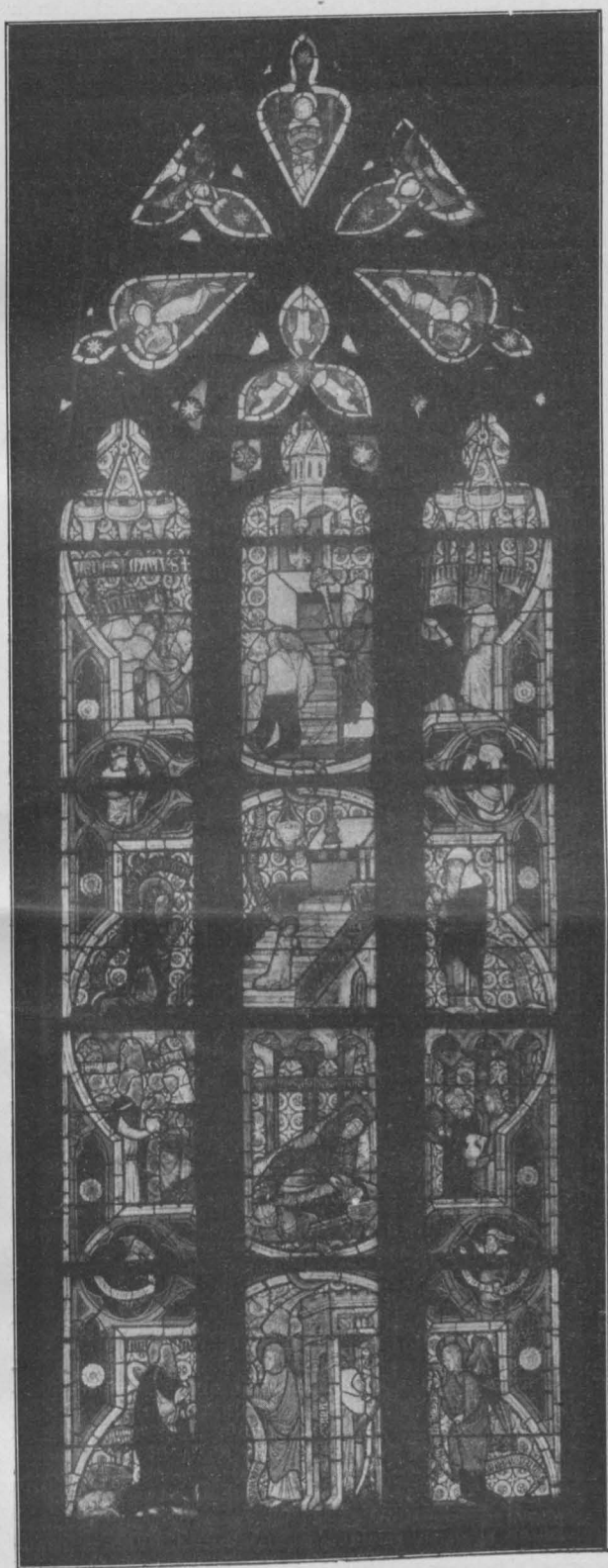
Der Hohenzollern-Kanal (Groß-Schiffahrtsweg Berlin-Stettin, vgl. Deutsch. Bztg. Jahrg. 1913, S. 789 ff.) ist am 17. Juni 1914 offiziell eröffnet worden, nachdem er schon vorher einige Zeit im Verkehr gestanden hatte. Für seinen Bau waren 43 Mill. M. bereit gestellt. Die Arbeiten für das Schiffshebewerk neben der Schleusentreppe bei Niederfinow waren vor Kriegsausbruch eingeleitet. Die Verkehrs-Entwicklung ist durch den Krieg natürlich stark zurückgehalten worden.



An der Oder sind Regulierungsarbeiten, Bauarbeiten an Schleppzugsschleusen und Arbeiten auf Grund des Wasserstraßen-Gesetzes von 1905 unterhalb der Neisse-Mündung ausgeführt worden. Ebenso wurden die seit 1912 begonnenen Arbeiten zur Ausgestaltung der Schiffsahrtswege bei Breslau gefördert. Durch Gesetz vom 30. Juni 1913

der Vorflut in der unteren Oder angeordneten Arbeiten. Von den für die Oder 1904 und 1905 bewilligten Mitteln im Gesamtbetrag von 49,12 Mill. M. waren am 1. April 1915 bereits 34,2 Mill. M. verbaut.

An der Warthe wurden die Regulierungsarbeiten fortgesetzt, streckenweise beendet, bei der Stadt Posen aber



Florentius-Kirche in Nieder-Haslach in den Vogesen. Glasfenster der Südseite. (Nach: Bruck.)

wurden dann zur Verbesserung der Oder-Wasserstraße unterhalb Breslau die Anlage von Staubecken und der Ausbau des Stromes selbst vorgesehen mit einem Aufwand von zus. 40 Mill. M. Die Oder unterhalb Breslau soll dadurch, ausgenommen in den Jahren anhaltender Wasserklemme, auch bei Niedrigwasser 1,4<sup>m</sup> Wassertiefe erhalten. Die Regulierungsarbeiten sind im Gang, die Entwürfe für das Staubecken aufgestellt. Weiter gefördert sind auch die durch Gesetz vom 4. August 1904 betr. Verbesserung

infolge des Krieges völlig unterbrochen. An der Netze hat auf Grund des Wasserstraßen-Gesetzes 1905 eine lebhafte Bautätigkeit eingesetzt. Für kanalisierte Netze und Bromberger-Kanal waren durch dieses Gesetz 17,44 Mill. M. ausgeworfen. Davon sind 15,4 Mill. M. bereits verbaut. Die Wasserstraße ist jetzt für 400 t-Schiffe ausgebaut und benutzbar.

Für die Weichsel sind auf Grund der Denkschrift vom Dezember 1893 etwa 12 Mill. M. flüssig gemacht und

größtenteils verwendet worden. Das lang anhaltende Hochwasser i. J. 1913 und der Kriegausbruch behinderten die weiteren Regulierungsarbeiten. Das trifft auch auf die Arbeiten am Nogat-Abschluß zu, der auf Grund des Gesetzes vom 20. Juli 1910 ausgeführt wird. Doch ist das Einlaßbauwerk mit Schleuse in der Montauer Spitze beendet, desgleichen die Durchbauung des Wechsel-Nogat-Kanales, sodaß schon im Frühjahr 1915 das Hochwasser von der Nogat fern gehalten werden konnte.

Von Pegel nebst Deime und Alle ist nur zu berichten, daß die kleinen Regulierungsarbeiten zum Teil weiter geführt werden konnten. Dagegen mußten die Arbeiten am Masurischen Kanal bei Kriegs-Ausbruch eingestellt werden. Von den durch Gesetz vom 14. Mai 1908 bewilligten 14,7 Mill. M. sind bisher nur etwas über

4 Mill. M. verbaut. Außer Erdarbeiten war der Bau der Schleusen bei Allendorf, sowie von Dückern und Brücken bisher im Gange.

An der Memel mit ihren Mündungsarmen Russ, Almath, Skirwieth und Gilge schließlich war die Bautätigkeit bis zum Kriegsbeginn ebenfalls lebhaft. Es handelte sich um Regulierungsarbeiten verschiedener Art, Schutzwerke, Vertiefungen usw. Arbeitermangel und Schwierigkeiten der Materialbeschaffung waren seit Kriegsbeginn hinderlich, zum Teil zwangen die kriegsrischen Ereignisse zu einer völligen Arbeits-Einstellung. Die größten auf der Memel verkehrenden Schiffe haben 427<sup>1</sup> Tragfähigkeit bei 1,95<sup>m</sup> Tiefgang. Im Uebrigen ist der Flußverkehr auf dieser Wasserstraße stärker als der Verkehr zu Schiff. —

### Vermischtes.

Die Neubesetzung des Lehrstuhles Ostendorfs an der Technischen Hochschule in Karlsruhe ist kürzlich erfolgt. Der badische Staatsanzeiger veröffentlichte die Ernennung des Professors Karl Caesar von der Technischen Hochschule in Berlin zum Professor der Architektur an der Technischen Hochschule in Karlsruhe. Karl Caesar, der in Berlin die Baukunst auf dem Lande, und namentlich die landwirtschaftliche Baukunde behandelte, wurde 1874 in Münster im Oberlahnkreis geboren, machte seine fachlichen Studien in Charlottenburg und München und war zunächst auf dem Büro von Hugo Hartung praktisch tätig; zugleich war er Assistent Hartungs an der Technischen Hochschule in Charlottenburg. Als Regierungs-Bauführer leitete er die Ausführung des anatomischen Institutes der Universität Marburg. Nach Ablegung des Staatsexamens wurde er bis 1907 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin beschäftigt, wo er unter Hossfelds Leitung Aufgaben des Kirchenbaues bearbeitete. Zugleich war er wieder an der Technischen Hochschule in Charlottenburg unter Strack als Assistent tätig. Zur Leitung der Neubauten des Zentralgefängnisses in Friedland an der Lahn kehrte er in die Praxis zurück und wurde 1908 zum Kreisbauinspektor ernannt. Als solcher war er nicht mehr lange tätig, denn bereits im Herbst des Jahres 1909 wurde Caesar als Nachfolger des in den Ruhestand getretenen Geheimen Baurates Prof. E. Kühn in eine ordentliche Professorenstelle an die Technische Hochschule in Charlottenburg berufen, wo er die land-

wirtschaftliche Baukunde übernahm. In Karlsruhe, wo er vermutlich vom 1. April ab tätig sein wird, erwartet den Berufenen ein ausgedehnteres und interessanteres Arbeitsgebiet, das durch die Tätigkeit Ostendorfs ziemlich weite Grenzen erhalten hat. Man sieht seiner Tätigkeit dort mit guten Erwartungen entgegen. —

### Wettbewerbe.

Einen Wettbewerb betr. Entwürfe für Kriegs-Opferstöcke schreibt die sächsische Landesstelle für Kunstgewerbe für die Mitglieder der sächsischen Kunstgewerbe-Vereine aus. —

Im Wettbewerb Bürger-Ressource Stralsund lief die große Zahl von 166 Entwürfen ein. Der I. Preis von 750 M. wurde dem Entwurf „Im Oval“ des Arch. Grotjahn in Chemnitz zugesprochen; der II. Preis von 500 M. dem Entwurf „Schwarz-weiß-rot“ des Bt. Wendorff in Königsberg i. Pr.; der III. Preis von 300 M. dem Entwurf „Dialog“ der Reg.-Bmstr. Lierse und Glatz in Schwerin in Mecklenburg. 3 Anerkennungspreise von je 150 M. fielen den Architekten Brücke in Laage in Mecklenburg, Prof. Wolter in Münster-Westfalen und Reg.-Bmstr. Wenzel in Frankfurt a. O. zu. Ausstellung einer Auswahl der Entwürfe bis 21. März im großen Saal der Bürger-Ressource in Stralsund. —

Wettbewerb Kriegerdenkmäler Köln. Zur Erleichterung der Bedingungen für das Ausschreiben betr. Kriegerdenkmäler auf den Ehrenfriedhöfen in Köln erhält nach

### Schinkel und die Denkmalpflege.

**D**ieses Thema bildete den Gegenstand des Festvortrages am diesjährigen Schinkelfest des „Architekten-Vereins zu Berlin“, das dieser nach alter Sitte am 13. März, dem Geburtstag Schinkels, das Andenken des Altmeisters Berliner Baukunst hochhaltend, auch in diesem Jahr beging, wenn auch der schweren Zeit Rechnung tragend in den einfachsten Formen.

Fünfundsechzig Jahre sind seit dem Tode Schinkels verfloßen, so führte der Redner, Reg.-Rat E. Blunck vom preuß. Kultusministerium aus, und noch jetzt stehen seine nicht aufringlichen, aber ausdrucksvollen Werke in alter Schönheit vor uns, ein Schatz, aus dem die Architekten noch heute Belehrung und Anregung schöpfen können. Denn als ein Moderner seiner Zeit hat Schinkel eine Reihe von Werken hinterlassen, die als vorbildliche Lösungen der Aufgaben seiner Zeit betrachtet werden dürfen. Noch größer ist der Reichtum an Entwürfen, die, nicht zur Ausführung gekommen, in den Mappen der Sammlungen aufbewahrt sind, hier heute aber leider nicht in einer Auswahl vorgeführt werden konnten.\*)

Unter Schinkels Bauten finden sich auch solche in größerer Zahl, die als Werke der Denkmalpflege betrachtet werden dürfen. Denn wenn auch kein Konservator im heutigen Sinn, so hat Schinkel doch praktische Denkmalpflege in erheblichem Umfang getrieben, Denkmalpflege in dem Sinn, wie sie nur von einem Künstler ausgeübt werden kann. Denn von dessen Können hängt schließlich das Gelingen in erster Linie ab, mit kunstwissenschaftlichen Untersuchungen allein, so wertvoll und nötig sie sind, ist es nicht getan. „Ordentliche Künstler haben keine Zeit über Kunst viel zu schreiben“ das ist ein treffender Ausspruch Schinkels in einem seiner Briefe. Bei dieser Sachlage dürfte es nicht uninteressant sein,

die Frage zu untersuchen, welche Stellung Schinkel überhaupt zur Denkmalpflege einnahm. Seine Jugend fällt in die Zeit der Romantik. Das Interesse wendet sich den Schöpfungen der Vergangenheit zu, man will davon erhalten was zu retten ist; Schinkel selbst steht mitten in dieser Bewegung. Aus einem Reisebericht, der seine Wahrnehmungen in der Rheinprovinz zusammenfaßt, spricht er sich scharf über die Gefahren aus, die durch Verkauf alter Kunstschatze aus Kirchen, Klöstern, Schlössern und Privathäusern droht, verlangt er Maßregeln gegen den unlauteren Antiquitätenhandel, den wir heute noch bekämpfen, ferner Feststellung des Bestandes, Sicherung des Verbleibes im Lande usw.

Noch nachdrücklicher wird die Frage in einem Bericht der Baudeputation an das Ministerium des Inneren vom Jahre 1815 behandelt, der von Schinkel mit unterschrieben ist. Es wird dort bereits die Errichtung einer Zentralstelle für Denkmalpflege, ferner die Einsetzung von Schutzkommissionen in den Provinzen verlangt, die Vorschläge über zu erhaltende Denkmäler machen, Verschleppungen verhüten sollen usw. Modernen Anschauungen entspricht die schon von Schinkel in seinem Reisebericht gestellte, hier mit Nachdruck wiederholte Forderung, nicht etwa nach französischem Muster die Kunstschatze des Landes in einem hauptstädtischen Museum zu zentralisieren, sondern sie möglichst an ihrem Ort, in ihrer natürlichen Umgebung zu belassen und dort zu erhalten. Dagegen solle man von allem Wertvollen Gipsabgüsse machen und diese in einem Denkmal-Museum zusammen bringen.

Zur Einrichtung dieser behördlichen Organisation der Denkmalpflege ist es in der damaligen Zeit noch nicht gekommen, vor allem wohl, weil es in der schweren Zeit nach den Freiheitskriegen an Geld dafür fehlte. Aber es wurde doch schon bestimmt, daß die kirchlichen und gemeindlichen Verwaltungen über beabsichtigte Veränderungen an Bau- und Kunstdenkmälern vorher an die Baudeputation zu berichten und ihren Rat einzuholen hätten; mit welcher Wirkung ist allerdings schwer zu übersehen. Jedenfalls hat es noch bis 1843, also 2 Jahre nach Schinkels Tod gedauert, bis schließlich das Amt des Staatskonservators in Preußen geschaffen wurde, das in

\*) Ausgestellt waren einige Stiche nach Entwürfen und eine Reihe von Aufnahmen der kgl. Meßbild-Anstalt nach durch Schinkel wiederhergestellten Bauten, sowie einige der schönen farbigen Blätter, welche die kgl. Akademie des Bauwesens zurzeit nach den Entwürfen Schinkels zu den Gemälden in der Vorhalle des alten Museums zu Berlin herausgibt.



einer uns zugegangenen Zuschrift der Wortlaut des Absatzes 3 Nr. 1 folgende veränderte Fassung:

„Gegenstand des Ausschreibens bildet die Anfertigung eines Vorentwurfs-Modelles i. M. 1:20 mit der nächsten Umgebung des Denkmals, sowie eines Lageplans i. M. 1:250; die den Unterlagen beiliegenden Lagepläne können hierfür verwendet werden.“ —

**Notstands-Wettbewerbe in Mannheim.** Wir haben auf S. 96 des Jahrganges 1915 der „Deutschen Bauzeitung“ mit anerkennenden Worten des Umstandes gedacht, daß die Stadt Mannheim sich entschlossen hatte, zur Bekämpfung des Notstandes unter den Architekten ihres Gebietes zwei ansehnliche Wettbewerbe auszuschreiben, und zwar Entwürfe zu einem Bepflanzungsplan für das Gewann Ochsenberg, bei 3 Preisen von 1000, 750 und 500 M., sowie Entwürfe zu einem Volksschulgebäude in diesem Gewann bei gleichfalls 3 Preisen von 3000, 2000 und 1500 M. Außerdem waren für Ankäufe nicht preisgekrönter Entwürfe 3000 M. in Aussicht gestellt. Es handelte sich also im Ganzen um eine den Privatarchitekten Mannheims in Aussicht gestellte Summe von 11 750 M. Zur Teilnahme berechtigt waren nur „zur Zeit des Ausschreibens in Mannheim ansässige selbständige Privatarchitekten“. Die Durchführung dieses Wettbewerbes nun hat den Privatarchitekten Mannheims Grund zu Klagen gegeben, die wir für begründet halten müßten, falls Mitteilungen der „Neuen Badischen Landeszeitung“, die uns übersendet wurden, sich bestätigen. Danach war der Wettbewerb mit 23 Entwürfen beschickt. Dem Preisgericht gehörten die Hrn. Prof. M. Elsässer in Stuttgart, Prof. C. Hocheder in München und Stadtbaurat Perrey in Mannheim an. Den I. Preis für das Schulhaus im Betrag von 3000 M. sollte der Angestellte des städtischen Hochbaumes, Dipl.-Ing. Gerach, also kein Privatarchitekt erhalten. Von der Preisverteilung wurde jedoch in diesem Falle abgesehen. Nun sind aber anscheinend die zunächst folgenden Preisträger nicht nachgerückt, sondern man scheint die Summe von 3000 M. erspart zu haben. Auch die Summe für Ankäufe im Betrag von 3000 M. scheint nicht erschöpft worden zu sein, denn nach der N. Bad. Landesztg. sind von der Gesamtsumme von 11 750 M., die für beide Wettbewerbe zur Verfügung gestellt war, nur 7850 M. verteilt und 3900 M. nicht verteilt worden. Ob etwa inzwischen noch Ankäufe stattgefunden haben, ist uns nicht bekannt. Seinen vollen Zweck hat aber das Preisausschreiben nicht erfüllt, denn

Quast seinen ersten Vertreter fand. Man darf diese Einrichtung aber jedenfalls in hohem Maße auf den Einfluß Schinkels zurückführen, darf diesen also als den Vater unserer Denkmalpflege betrachten.

Schinkels Tätigkeit auf diesem Gebiet war aber nicht nur eine organisatorische, sondern wie schon hervorgehoben, auch eine praktische. Wollen wir diese Seite seiner Tätigkeit gerecht beurteilen, so müssen wir allerdings den Wandel der Anschauungen in Betracht ziehen, der sich seit der Zeit, in deren Bann Schinkel bis zu gewissem Grade auch stand, vollzogen hat. Es fehlte vor allem noch die Würdigung des historisch Entwickelten, der Stimmungswerte des Gewordenen. Der romantische Geist der Zeit verlangte Wiederherstellung im alten Sinn, man wollte die alten Formen beleben, stilecht — wie man es damals verstand — bauen. Daß Schinkel aber auch anders konnte, zeigt u. A. sein Entwurf für den Königspalast auf der Akropolis zu Athen, der zwar die Ruinen des Parthenon und Erechtheion bestehen läßt, im Uebrigen aber gänzlich Neues schafft. Vom Standpunkt der Denkmalpflege würde die Ausführung dieses Planes für uns zwar einen großen Verlust bedeutet haben, vom baukünstlerischen Standpunkt wären wir dagegen um ein wertvolles Werk bereichert worden. Was ist übrigens nicht alles von den Kunstgelehrten über Denkmalpflege geredet und geschrieben worden seit Inangriffnahme der Wiederherstellung des Kölner Domes bis zu derjenigen der Schloßkirche zu Meissen. Wie haben die Anschauungen geschwankt zwischen stilreiner Wiederherstellung und der neueren Anschauung, die nur eine Erhaltung der künstlerischen Einheitlichkeit anstrebt.

Aber auch Schinkel wollte keineswegs nur wiederherstellen, er wollte stets dabei schaffender Künstler sein. Vor allem war er bei aller Pietät gegen das Vorhandene ein Feind jeder Halbheit, wo es nicht anging, die alte Form mit neuen Gedanken in Einklang zu bringen. Das zeigt sich z. B. bei der ihm gestellten Aufgabe des Dombaues zu Berlin, bei dem er das Alte bis auf die Grundmauern beseitigte, nach dem ihm Vorentwürfe die Unmöglichkeit gezeigt hatten, eine künstlerische Lösung unter Anlehnung an das Alte zu finden. Aber mit welcher Rücksicht auf die Erhaltung der alten Werte wurde der schlichte Neubau in die

man darf doch wohl annehmen, daß sich unter 23 Entwürfen neben den preisgekrönten doch so viele gute Arbeiten befunden haben werden, daß eine Verausgabung der vollen Summe sich hätte rechtfertigen lassen. Die Stadt Mannheim hat in architektonischen Dingen nie klein gedacht, sodaß die Hoffnung besteht, daß auch dieser aus den besten Absichten entsprungene Wettbewerb nicht endgültig mit einer Verstimmung abschließt. —

**Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die städtebauliche Gestaltung des Elias-Friedhofes in Dresden.** Wir haben bereits auf S. 361 des Jahrganges 1915 der „Deutschen Bauzeitung“ des alten Elias-Friedhofes, dieser stillen, poetisch verwachsenen Anlage im dicht bebauten Teil der Altstadt Dresdens gedacht. Der Friedhof wird voraussichtlich 1916 aufgelassen werden, daher beschäftigt sich der Rat zu Dresden schon jetzt, während des Krieges, mit der Frage der Zukunft dieses Friedhofes, eine Absicht, die mit Dank zu begrüßen ist. Ein Preisausschreiben für die städtebauliche Gestaltung dieses Friedhofes soll die Frage über seine Zukunft klären. Das Ausschreiben wendet sich an Bewerber im Dresdener Stadtgebiet und in den Amtshauptmannschaften Dresden-Alttadt, Dresden-Neustadt, Meissen und Pirna. Es verheißt 3 Preise von 2000, 1500 und 1000 M. und 3 Ankäufe für zusammen 1500 M. Dem Preisgericht gehören u. A. an die Hrn. kgl. Obergartendir. Bouché, Geh. Hofrat Prof. Dr. M. Dülfer, Stadtr. Fleck, Geh. Hofrat Prof. Dr. Gurlitt, Prof. E. Högg, Prof. Prell, Prof. Sterl, Brt. Viehweger, Prof. Werner und Prof. Wrba. Frist: 18. Sept. 1916. Unterlagen gegen 3 M., die zurück erstattet werden, durch die Hausinspektion des Neuen Rathauses in Dresden. —

### Chronik.

Die Eröffnung einer Prinz-Regent Luitpold-Kinderheilstätte bei Scheidegg im Allgäu hat kürzlich stattgefunden. Die mit einer Bausumme von rd. 500 000 M. nach den Entwürfen der Architekten Delisle & Ingwersen in München errichtete Baugruppe ist für 120 Insassen berechnet und ist von einem Grundbesitz von 120 Tagwerk umgeben. —

Arbeiter-Gartenstadt Staaken bei Spandau. Aus Reichsmitteln wird bei Spandau seit April 1914 für die Arbeiter der Militär-Werkstätten eine Siedelung im Gartenstadt-Charakter errichtet, in welcher außer Schule, Kaufhaus usw. bereits 400 Wohnungen fertig gestellt und bezogen sind. Zum Herbst dieses Jahres sollen weitere 300 fertig werden. Es handelt sich um Ein-, Zwei- und Vier-Familienhäuser, deren jedes mit Stallung und Gartenland für jede Wohnung ausgestattet ist. —

Umgebung eingepaßt, eine Rücksicht, die der heutige Prunkbau des Domes leider ganz vermissen läßt. Beispiele ähnlicher Art ließen sich noch eine ganze Reihe anführen.

Schinkel ist aber auch keineswegs für eine mechanische Festhaltung der alten Stilformen eingetreten, aus seinen Schriften geht vielmehr hervor, daß er nur im Geiste des Alten bauen wollte. Daß dabei die Ausgestaltung im Einzelnen vielfach nicht mit unserer heutigen besseren Kenntnis der alten Stilformen im Einklang steht, daraus darf man Schinkel keinen Vorwurf machen, in dieser Hinsicht war er eben das Kind seiner Zeit.

Von welchem idealen Standpunkt übrigens Schinkel die Schaffung von Monumentalwerken betrachtete, geht aus den Erläuterungen hervor, mit denen er seine Absichten für die Planung einer als Denkmal für die Befreiungskriege gedachten Kathedrale begleitete. Künstlerisch das Höchste zu leisten, sei die Aufgabe, die dem Architekten dabei vorzuschweben müsse, dagegen komme es garnicht darauf an, wann das Werk fertig werde. Es müsse langsam gebaut werden im Sinne der guten alten Werkmeistertechnik, das Werk müsse vor allem künstlerisch ausreifen dürfen, selbst wenn seine Ausführung sich durch Generationen hinziehe. Das gilt auch besonders von Werken der Denkmalpflege. Ein Beispiel dafür, wie gut es ist, solche Aufgaben nicht zu überstürzen, ist z. B. der Ausbau der Marienburg, für den Schinkel die ersten Berichte geschrieben und schließlich auch die erste Bewilligung von ganzen 5500 Thalern erreicht hat, ein Betrag, den auch Schinkel damals bedauerlich niedrig findet, wenn man bedenke, daß für den Ankauf einzelner Bilder für die Museen ebensolche und höhere Summen verausgabt würden.

Stand also schließlich Schinkel in seinem Schaffen auch auf dem Boden seiner Zeit, so eilte er doch in vielem seiner Zeit voraus. Vor allem war er ein ganzer Künstler, eine ganze Persönlichkeit, an der man sich bei dem seichten Kunstgeschwätz unserer Zeit, das auch selbst während des jetzigen blutigen Weltkrieges nicht ganz verstummt ist, immer wieder aufrichten und erfrischen kann. Ein Mann, der uns auch heute noch Muster und Vorbild sein kann, der auf dem Boden der alten Kunst neue unvergängliche Werke geschaffen hat. Möge es uns nach dem Kriege an solchen Männern nicht fehlen! —



Die Verleihung des  
im Völker-



Eisernen Kreuzes  
Krieg 1914-16

ist, soweit wir Kenntnis davon erhielten, für hervorragende  
Taten an folgende Angehörige unseres Faches erfolgt:

Fortsetzung der Liste der Inhaber des Eisernen Kreuzes  
II. Klasse.

Franz Geissler, Reg.-Bauführer in Berlin.  
William Gerber, Dr.-Ing., Oberlehrer an der staatl. Baugewerkschule in Hamburg.  
Joseph Gerlach, Reg.-Baumeister in Darmstadt.  
Otto Gerold, Ingenieur von Walldürn.  
Zoltan Gescheit, Ingenieur bei der A. E. G. in Berlin.  
Wladislaus Gluth, Reg.-Baumeister in Belgiz.  
Fritz Grandpierre, Reg.-Baumeister in Eberstadt.  
Otto Greger, Sozietäts-Baumeister in Magdeburg-Sudenburg.  
Karl Grein, Architekt in Mannheim.  
Alfred Gröhe, Dipl.-Ingenieur in Düsseldorf.  
Fritz Grötz, Ingenieur von Pforzheim.  
Groh, Reg.-Baumstr. beim Bauamt in Dresden-A.  
Max Grohnert, Reg.-Baumeister in Berlin.  
David Großjohann, Reg.- u. Baurat in Nienburg a. W.  
Gruber, Bauwerkstr. bei der Bauinspektion Eßlingen.  
Hildebrand Gurlitt, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.  
Friedrich Guttman, Reg.-Bauführer in Essen a. R.  
Emil Haakshorst, Architekt in Essen a. R.  
Hachtmann, Arch. bei der Stadtverwaltung in Charlottenburg.  
Otto Hagen, Reg.- u. Baurat in Oppeln.  
Hahn, Dipl.-Ing., Lehrer a. d. Techn. Staatslehranst. in Chemnitz.  
K. Hammel, Bauführer von Baden-Baden.  
Georg Hampel, Reg.-Baumeister in Opladen.  
Gustav Hangarter, Reg.-Baumeister in Lockstedt.  
J. C. Hansen, Architekt in Hamburg.  
Martin Harms, Reg.-Bauführer in Hamburg.  
Kurt Hartwig, Hörer an der Techn. Hochschule in Dresden.  
Bernd Hase, Architekt in Berlin.  
Albert Haug, Reg.-Baumeister von Karlsruhe i. B.  
Richard Havliza, Reg.-Baumeister, Vorst. des Mil.-Eisenb.-Werkstättenamtes in Mecheln.  
Heckl, Bauamtsassessor in Günzburg.  
Erich Heil, Reg.-Baumeister in Graudenz.  
Paul Heim, Architekt in Stuttgart.  
Ernst Albert Heinze, Dipl.-Ing., Assist. an der Techn. Hochschule in Dresden.  
Georg Hennig, Architekt in Leipzig.  
Hilger Hertel, Reg.-Baumeister in Münster i. W.  
Adolf Hinsch, Architekt in Langenhorn.  
Eugen Hirsch, Kreis-Baumeister in Oppeln.  
Fritz Hitzbleck, Stud. d. Techn. Hochschule in Dresden.  
Fr. Höger, Architekt in Hamburg.  
Wilhelm Hügy, Dipl.-Ingenieur.  
Friedrich Hofmann, Architekt in Frankfurt a. M.  
Hans Holler, Bauamt. am hydrotechn. Büro in München.  
Wilhelm Hollmann, Reg.-Bauführer in Buderich.  
Friedrich Holzer, Dipl.-Ingenieur aus Rotenbach.  
Ludwig Holzmann, Kreis-Bauinsp. in Alzey i. Rheinhessen.  
Hanns Hopp, Architekt in Lübeck.  
Hermann Hopp, Ingenieurpraktikant in Lörrach.  
Hornung, Reg.-Baumeister in Karlsruhe.  
Hermann Hoyer, Architekt in Rheydt.  
Huch, Reg.-Baumeister in Harburg.  
Walter Ihlenfeldt, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.  
Imle, Dipl.-Ingenieur in Karlsruhe i. B.  
Julius Jacoby, Baurat, Mel.-Bauamt in Köslin.  
Wilhelm Jakobs, Eisenb.-Bauinspektor a. D. in Berlin.  
Wilhelm Jerusalem, Ingenieur in Köln a. Rh.  
Hans Jessen, Reg.-Baumeister in Berlin.  
Jonas, Obergeringenieur in Berlin-Tempelhof.  
Peter de Jonge, Reg.-Baumeister in Göttingen.  
Bruno Jordan, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.  
Karl Kaeser, Geh. Baurat in Colmar.  
Max Kahlert, Dipl.-Ing. in Leubnitz-Neuostra.  
Walter Kallmorgen, Dr.-Ing., Reg.-Bmstr. in Hohensalza.  
Richard Kauffmann, Architekt in Frankfurt a. M.  
Alfred Kaufnicht, Brl., Vorst. d. Wasserbauamtes in Koblenz.  
Eugen Keck, Techniker von Heidenheim.  
August Keh, Ingenieur aus Stuttgart.  
Arthur Kehlitz, Ingenieur.  
Wilh. Keim, Bauinsp. bei der Bahnbauinsp. in Karlsruhe.  
Adolf Keller, Reg.-Baumeister in Metz.  
Adolf Kempf, Ingenieur in Mannheim.  
Martin Kießling, Reg.-Baumeister in Köln a. Rh.  
Kleemann, Kreisbmsr. des Kr. Nieder-Rhein in Berlin.  
Martin Klein, Dipl.-Ingenieur in Berlin.  
Klingelhöffer, Dipl.-Ingenieur in Frankfurt a. M.  
Paul Klostermann, Architekt in Kaiserslautern.  
Otto Knebel, Ingenieur in Dresden.  
Gustav Kneip, Bausekretär in Vohwinkel.  
Karl Kneip, Reg.-Baumeister in Berlin.  
Paul Knopf, Ingenieur in Köln-Bayental.  
Ernst Koch, Dipl.-Ing. in Köln-Ehrenfeld.  
Walter Koch, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.  
Gottlieb König, Reg.-Bmstr., Vorst. des Hochbauamtes in Landsberg a. Warthe.  
Hans Koeve, Ingenieur von Swinemünde.  
Ernst Kook, Dipl.-Ingenieur von Köln-Ehrenfeld.  
Bernhard Koßmann, Arch., Prof. in Karlsruhe i. B.  
Ernst Kraft, Reg.-Baumeister in Dortmund.  
Reinhold Kramp, Ing., ständ. Mitarb. im Patentamt in Berlin.  
Alexander Krause, Reg.-Bauführer von Breslau.  
Krauß, Reg.-Baumstr. am städt. Tiefbauamt in Leipzig.  
Krome, Reg.- u. Baurat a. D. in Berlin.  
Karl Krumbiegel, Kreis-Baumeister in Czarnikau i. Posen.  
Emil Kuhn, Ingenieur in Cannstatt.  
Gustav Labischin, Dipl.-Ingenieur von Schöneberg.  
Lang, Landesbauinsp. der Prov. Brandenburg in Berlin.  
Otto Lang, Bautechniker aus Karlsruhe i. B.  
Hugo Langmaack, Reg.-Baumeister in Züllichau.  
Heinrich Lassen, Architekt in Bremen.  
Lauter, Architekt in Köln a. Rh.  
Otto Lazarus, Baumeister im Hause Rud. Mosse in Berlin.  
Eberhard Legeler, Dipl.-Ingenieur in Potsdam.  
Walter Lehmann, Reg.-Bmstr., Vorst. eines Mil.-Eisenb.-Bauamtes im Westen.  
Lempp, Architekt in Stuttgart.  
Willi Lerol, Dipl.-Ingenieur in Stuttgart.  
Hugo Leuschner, Reg.-Baumeister in Berlin.  
Gustav Leuthheuser, Reg.-Bauführer in Bremen.  
Link, Bauamts-Assessor in Rosenheim.  
Otto Löbke, Dipl.-Ingenieur in Stuttgart.  
Paul Lucius, großherz. hess. Baurat in Mainz.  
Hermann Lueddecke, Baurat im Gouvern. Brest-Litowsk, bisher Vorst. des Mil.-Bauamtes III in Königsberg i. Pr.  
Lutz, Architekt in Meiningen.  
Hans Mangeot, Ingenieur in Köln.  
Reinhold Mann, Reg.-Baumeister in Senftenberg i. d. Lausitz.  
Hans Martens, Dr.-Ing., Reg.-Baumeister in Thorn.  
Wilhelm Martens, Architekt in Hamburg.  
Walter Mayer, Stud. der Techn. Hochschule in Stuttgart.  
Adolf Meiners, Reg.-Bauführer in Potsdam.  
Rich. Jul. Meissner, Reg.-Bmstr. an der Bauschule in Plauen.  
Wilhelm Merck, Stud. der Techn. Hochschule in Dresden.  
Hans Meyer, Marine-Ingenieur von Baden-Baden.  
Julius Michael, Reg.-Baumeister in Berlin.  
Felix Michaelis, Architekt in Wiesbaden.  
Johannes Michels, Reg.-Baumeister in Königsberg i. Pr.  
Alfred Möller, Dipl.-Ingenieur in Hamburg.  
Waldemar Moeller, Stud. der Techn. Hochschule in Darmstadt.  
A. Möllering, Stadtbauinspektor in Hagen i. W.  
Friedrich August v. Mörs, Architekt in Bergstücken bei Potsdam.  
Peter Mühlbauer, Dir.-Rat und Vorst. der Neubauinsp. in Schongau.  
Eugen Müller, Reg.-Bauführer in Dresden.  
Kurt Müller, Landes-Baumeister in Wiesbaden.  
Ludwig Müller, Architekt in Konstanz.  
Kurt Musmann, Reg.-Baumeister in Dorsten.  
Friedrich Natalis, Dr.-Ing., Ob.-Ing. bei den Siemenswerken in Charlottenburg.  
Paul Nestle, Baurat (+) Professor an der Baugewerkschule in Karlsruhe i. B.  
Karl Nießen, Architekt in Elberfeld.  
Inhalt: Erweiterungsbau der Lebensversicherungs-Gesellschaft Concordia in Köln a. Rh. — Vom Stand des Ausbaues der preussischen Wasserstraßen. — Schinkel und die Denkmalpflege. — Vermischtes. — Wettbewerbe. — Chronik. — Die Verleihung des Eisernen Kreuzes im Völkerring 1914-16. —  
Hierzu eine Bildbeilage: Erweiterungsbau der Lebensversicherungs-Gesellschaft Concordia in Köln a. Rh.  
Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





der Kirche im dreißigjährigen Kriege von den Schweden zerstört, im Jahre 1853 durch den französischen Architekten Boesswillwald seine jetzige Gestalt erhielt. Damals wurde mit einem Kostenaufwand von 300 000 M. der Turm mit den großen oberen Blenden, den Treppentürmen mit Sandsteinhelmen, einem oberen Geländergang und Schieferdach geschaffen, und gleichzeitig wurden die Strebepfeiler der Kirche in den Bekrönungen und das Dach erneuert, manche Werksteinstücke überarbeitet, Pfeiler und Mauerwerk an vielen Stellen gefestigt. Von der Herstellung eines durchbrochenen Steinhelmes, wie ihn der Westurm wahrscheinlich früher besessen hat, wurde der hohen Kosten wegen Abstand genommen.

Zwei später angebaute Kapellen begleiten den Langchor. Von diesen ist die südliche, welche den Namen Muttergottes-, Marien- oder Kreuzkapelle führt, ein zierlicher Bau in den Formen des XIV. Jahrhunderts, besonders bemerkenswert (S. 131). Die drei Räume zwischen den Chorstrebpfeilern sind als überwölbte Nischen ausgebildet. In einer derselben hat

ein aus dem Kloster hierher gebrachter gotischer Grabstein, ein seltenes wertvolles Stück, an der Wand befestigt, Platz gefunden (S. 129). Er gibt in Umrissen die Gestalt des Verstorbenen wieder, in langem Gewande mit Kapuze und Mütze, bartlos, ein Winkelmaß über der Schulter und am Rande herumlaufend die Inschrift: „ANNO · DNI · MCCCXXX · NON · DECEMB · O · · · · · MAGIST · OPERIS · HUJ · ECCE · FILI · ERWINI · MAGIST · QUONDA · OPERIS · ECCE · ARGENT·“ Sie ist für uns von großer Wichtigkeit, weil sie uns mitteilt, daß im Jahre 1330 der Baumeister dieser Kirche starb, ein Sohn Erwins, des Baumeisters der Straßburger Kirche, und sie wird geschichtlich damit ergänzt, er sei in der Kraft der Jahre beim Kirchenbau in Haslach vom Gerüst gestürzt. Die Stelle, an welcher der Name stand, hat besonders gelitten, sodaß er nicht zu entziffern ist. Er ist als Jacob, als Conrad, auch als Winhing gedeutet, so von Adler, welcher im Jahrg. 1870 der „Dtsch. Bauztg.“ diesen Namen in die Abbildung eingetragen hat; später nennt er ihn Eberlin. — (Schluß folgt.)

### Die Wagrechte im Berliner Straßenbild.

**B**erlin als Stadtbild und als künstlerischer Organismus hat zu keiner Zeit die unbedingte Anerkennung höher empfindender Menschen gefunden und findet sie heute noch nicht. Heinrich Heine schrieb in seinem Aufsatz über „Italien“ 1828–29, Berlin sei gar keine Stadt, sondern gebe bloß den Ort dazu her, wo sich eine Menge Menschen und zwar darunter viele Menschen von Geist, versammeln, denen der Ort ganz gleichgültig sei. „Diese bilden das geistige Berlin“. Der durchreisende Fremde sehe nur die langgestreckten, uniformen Häuser, die langen, breiten Straßen, die nach der Schnur und meistens nach dem Eigenwillen eines Einzelnen gebaut seien und keine Kunde gäben von der Denkweise der Menge. Es seien mehrere Flaschen Poesie dazu nötig, wenn man in Berlin etwas anderes sehen wolle, als tote Häuser und Berliner. Die Stadt enthalte so wenig Altertümlichkeit und sei so neu. Und doch sei das Neue schon so alt, so welk und abgestorben. Erst durch Friedrich den Großen, der nur eine feste Unterlage vorfand, habe die Stadt ihren eigentlichen Charakter erhalten. „Und wäre seit seinem Tode nichts mehr daran gebaut worden, so bliebe sie ein historisches Denkmal jenes prosaisch wundersamen Helden.“ Dabei ist Heine keineswegs unempfindlich gegen die wirklichen Schönheiten der Stadt. In „Briefe aus Berlin“ schreibt er im Jahre 1822: „Wirklich, ich kenne keinen imposanteren Anblick, als, vor der Hundebrücke (der heutigen Schloßbrücke) stehend, nach den Linden hinauf zu sehen. Rechts das hohe, prächtige Zeughaus, das neue Wachthaus, die Universität und Akademie. Links das königliche Palais, das Opernhaus, die Bibliothek usw. Hier drängt sich Prachtgebäude an Prachtgebäude.“ Das Urteil ist nur eines für viele aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Auch ausländische Beurteiler kommen zu ähnlichen Eindrücken. In ihrer Schrift über Deutschland äußert Frau von Staël: „Berlin, diese ganz moderne Stadt, macht, so schön sie auch ist, keinen genügend ernsthaften Eindruck. Man bemerkt dort weder den Einfluß der Geschichte des Landes, noch den Charakter der Bewohner.“ Etwas Ähnliches muß Karl Scheffler empfunden haben. Er gibt einem 1910 erschienenen Buch über Berlin den Untertitel: „ein Stadtschicksal“ und meint, Berlin sei kein Stadtindividuum, das sich mit siegreicher Souveränität jeden unterwerfe, der sich ihm nahe. „Es ist keine Stätte, wo sich der Deutsche heimisch fühlt, wo er sich die wertvollsten nationalen Traditionen und die Genesis der Stadtgeschichte in der Form einer gefestigten Stadtkultur lebendig entgegen treten fühlt. Berlin ist vielmehr wie ein riesiges Notgebilde und schwerer als andere Städte als Einheit zu begreifen.“ Dennoch sei es ein Organismus, ein Stadtindividuum, und wolle als solches verstanden werden. Scheffler knüpft an die Bemerkung eines Historikers an, der ausführte, dem Ost-Elbier habe immer noch ein „feinen Instinkten wahrnehmbares Ingredienz des Kolonialmenschen“ an. Auf Berlin, die Hauptstadt Ost-Elbiens bezogen, könne man sagen, Berlin sei geworden, was es ist als Residenzstadt eines Koloniallandes, es sei „heute noch wie vor vielen hundert Jahren recht eigentlich eine Kolonialstadt.“ Und auch in der Gegenwart sei Berlin noch eine Grenzstadt und liege nach wie vor an der östlichen Peripherie der deutschen Kulturzone. Dazu komme,

daß es stets das Schicksal Berlins gewesen sei, infolge der in jedem Jahrhundert wiederholten großen politischen Neugestaltungen immerfort zu werden und niemals zu sein, sodaß ihm zu keiner Zeit die Möglichkeit geboten war, einen ihm eigentümlichen Stadt-Charakter anzunehmen und baukünstlerischen Organismus auszureifen.

Es entsteht nun die Frage, wie kommt es, daß Berlin im Urteil der Intellektuellen, in der Anschauung geistig führender Personen so zurück treten muß? Der Grund liegt darin, daß es bis zu seiner Erhebung zur Reichshauptstadt ein Gebilde der mittleren Linie war; auf der einen Seite noch nicht Weltstadt, auf der anderen Seite nicht mehr die Kleinstadt, in der manche Strömungen der deutschen Denkungsweise der ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts ihre Zuflucht suchten. Heine und Börne und der Kreis um sie, die lange Jahre in Paris lebten, haben einen starken inneren Drang nach der Welt-Großstadt. Ihnen war Paris der Mittelpunkt der Welt, aus dem sie, neben den Schriftstellern, die in Paris selbst heimisch waren, die Maßstäbe holten für die Beurteilung der Verhältnisse in der Heimat. Ihnen folgten Victor Hehn, dessen Beurteilung von Paris viel zu bekannt ist, als daß sie hier noch besonders erwähnt zu werden brauchte, und Karl Scheffler, der in einer selbständigen Arbeit „Paris“ (Insel-Verlag 1908) ausführt, dieses sei historisch geworden und darum national, als irgend eine Großstadt es sein könne. Es sei bereits Weltstadt lange vor der Zeit der Eisenbahnen und Dampfschiffe und dadurch unterscheide sich die französische Kapitale von modernen Riesenstädten. In dieser Stadt sei der geschichtsbildende Sinn zum lebendig bewegenden Element geworden. Die Stadt sei nie der Gefahr ausgesetzt gewesen, durch überschnelles Wachsen die Herrschaft über sich selbst zu verlieren. Während eines Jahrtausends schon sei es der See gewesen, in den alle politischen, geistigen, wirtschaftlichen und sittlichen Strömungen der nationalen Kraft mündeten, in den alles floß, was im französischen Volk jemals an Fleiß, Intelligenz, Unternehmungslust, an Saft und Kraft vorhanden gewesen war. Daher habe diese traditionsstarke Stadt bis heute sogar den modernen Amerikanismus verdauen können.

Anders jedoch Berlin: „Man nehme Städte wie New-York oder Berlin ihre Bedeutung als Weltmärkte, als Industrie- und Handelszentren, und es bliebe weder hier noch dort ein nennenswertes nationales Stadtgebilde übrig. Dresden, Köln und Hamburg würden gleich mehr bedeuten, als eine so deflorierte Hauptstadt. Paris aber bliebe stets Paris; ja, es enthüllte dann vielleicht noch mehr seine spezifische Eigenart. Denn es ist eine der großen Residenzen der Weltgeschichte, eine Großstadt der Traditionen.“

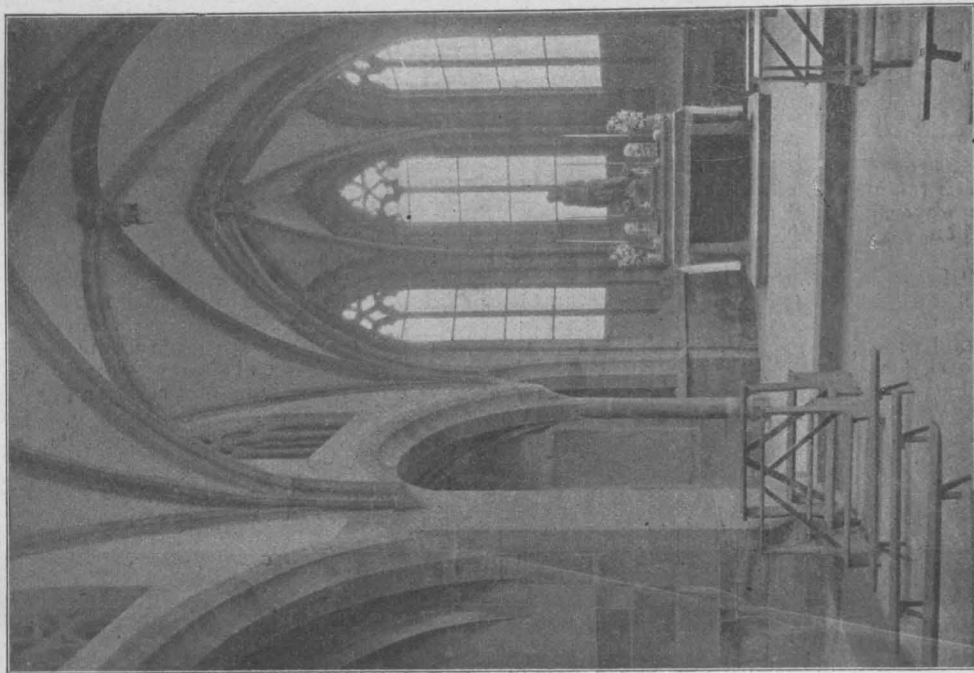
Hier liegt der Gegensatz in der Beurteilung Berlins. Der andere ist begründet in einer gewissen Neigung zum Kleinbürgertum, wie sie sich bereits bei den Mitgliedern der Gruppe des „jungen Deutschland“ der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts findet. Die Stimmführer des „jungen Deutschland“, von einer starken romantischen Neigung beseelt, setzten sich in Gegensatz zu Kosmopoliten wie Heine und Börne, verteidigten das Recht der Scholle, priesen die Reize der deutschen Kleinstadt; ja Mörike und Stifter gingen noch weiter und glaubten die zauberhafte Welt der kleinen Winkel, der selbstgeschaffenen Einsiedeleien wieder entdeckt zu haben, sodaß Hebbel von ihnen sagte, sie möchten sich am liebsten in ein Lerchennest



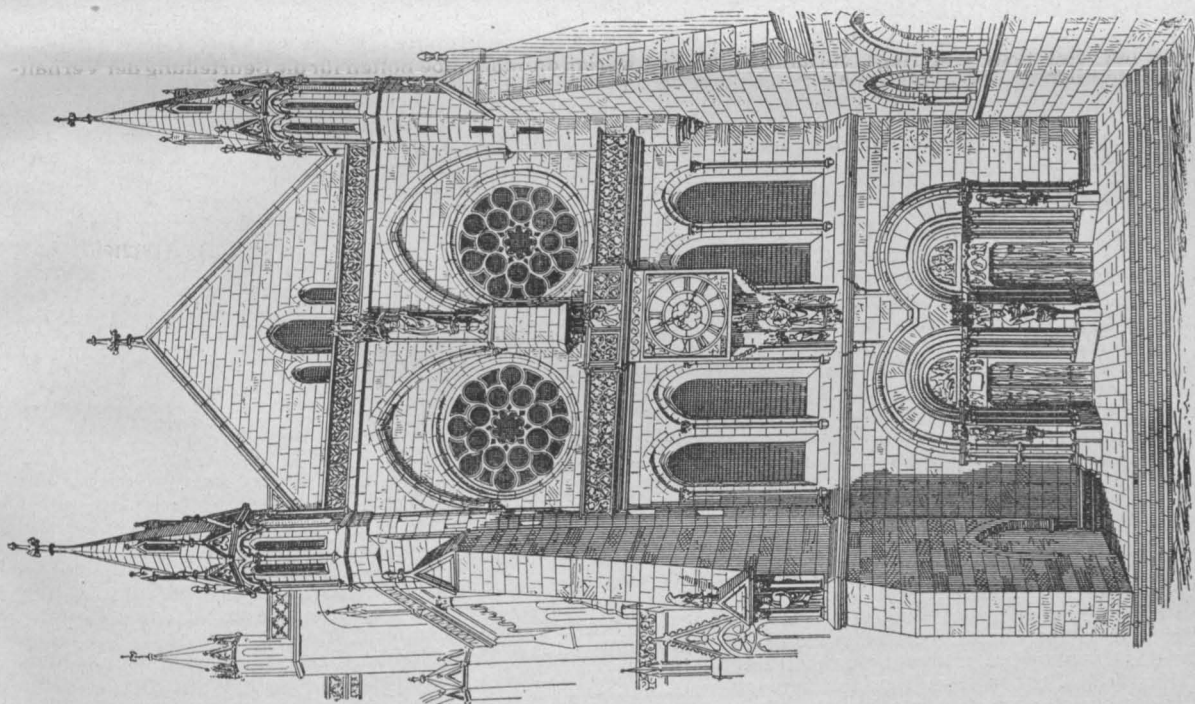
verkriechen. So stand also das werdende Berlin stets zwischen zwei Extremen der Anschauung.

Und dazu kam noch ein Weiteres, das die deutsche Reichshauptstadt als baukünstlerischen Organismus zurück treten ließ hinter Paris und selbst Wien. In Paris war von jeher die Kunst und namentlich die Kunst des Städtebaues ein dienendes Werkzeug in den Händen der Staatsgewalt, eine Trägerin der Ideen, die das Staatsleben bewegen. Das hatte man auch bei der Anlage der Wiener Ring-Straße nicht vergessen. Bei der Ausschreibung des Wettbewerbes für die Anlage dieser Straße und für die

preußischen Könige des XVIII. Jahrhunderts, Friedrichs des Großen und Friedrich Wilhelms II. hierher rechnen will. Es ist zuzugeben, daß in Berlin diese Verknüpfung von Baukunst und Staatsgedanken keine so unbedingt notwendige war wie in Wien und Paris, dazu war der preußische Staatsgedanke seit alters im Volk zu stark verankert und ist der Reichsgedanke zu sehr gefestigt. Aber der städtebaulichen Entwicklung von Berlin gingen dadurch große Staatssummen verloren, die in Wien und Paris durch das Mittel der Stadtentwicklung in den Dienst des Staatsgedankens gestellt wurden. Berlin als Stadt-



Marien-Kapelle der Florentius-Kirche in Niederhaslach.  
Von Geh. Baurat Dr. phil. C. Wolff in Berlin.



Südwestflügel des Straßburger Münsters.  
Haslach und Erwin von Steinbach.

damalige Stadterweiterung von Wien Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts machte man mit Recht einen Unterschied zwischen einer großen Stadt und einer Großstadt, zwischen einer Architektur, in der die Gebäudemassen nur eine monotone soziale Unterlage haben, und jener, in der ihr ganzer, reich gegliederter Organismus durch große künstlerische und staatliche Ideen auf ein höheres Niveau gehoben wird. Man war der Meinung, daß diese Anlage mit der Ausbildung der österreichischen Staatsidee innig zusammen hänge. In so glücklichen Verhältnissen hat sich Berlin in seiner nachmittelalterlichen Entwicklung nicht befunden, es sei denn, daß man die städtebaulichen Bestrebungen der

gebilde war stets auf sich selbst angewiesen und fand daher in seiner städtebaulichen Entwicklung nicht die nachhaltige materielle und ideelle Unterstützung, deren sich die genannten Hauptstädte erfreuten.

Ist Berlin aber auch hierdurch bis heute nicht zur baulichen Verkörperung des preuß. Staatsgedankens geworden, und noch viel weniger des Reichsgedankens, weil seine Entwicklung bei der Ueberstürzung der politischen Ereignisse der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine zu sehr an amerikanische Verhältnisse erinnernde war — es hatte nie das Glück zu sein, sondern stets nur das zu werden —, so ist es dennoch nicht ohne Stadtcharakter, nicht ohne Tradition geblieben. Ihm diese gegeben zu

haben, ist das große Verdienst der beiden genannten preußischen Könige der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts. Und diese Tradition wirkt heute noch nach, ist heute noch da und macht in unseren Tagen verstärkt ihre idealen Rechte geltend; allein sie ist zeitweise durch den Entwicklungstrieb zurückgedrängt worden. Nichts destoweniger aber hat man sich im zwanzigsten Jahrhundert wieder auf das achtzehnte besonnen und was uns die Entwicklung nach Friedensschluß bringen wird, steht noch dahin. Indessen, schon heute ist eine grundsätzliche Veränderung des Berliner Straßenbildes wahrzunehmen. Anknüpfend an die Grundlagen, die Friedrich der Große und Friedrich Wilhelm II. dem Straßennetz gegeben haben, tritt die Wägrichte in den Hauswandungen wieder ihre Herrschaft an. Was das bedeutet, kann ein Besucher z. B. der Behren-Straße wahrnehmen, wo die Zeugen verschiedener Zeiten und Einflüsse unmittelbar neben einander stehen. Bis nach dem deutsch-französischen Krieg hat die Wägrichte in der Anordnung der Massen und der Führung der Gesimse das Berliner Straßenbild noch beherrscht. Die geraden Straßenzüge des Stadtplanes der Barockzeit und die wägrichte Linienführung der Straßenwandungen sind aus innerer Notwendigkeit zusammen gehörige Dinge. Die baulichen Bestrebungen der zweiten Hälfte des XVIII. und der ersten Jahrzehnte des XIX. Jahrhunderts haben ihnen Rechnung getragen. Die Zeit Schinkels und die seiner Schule hat, obwohl in Einzelheiten andere Wege gehend, im Aufbau der Massen die Ueberlieferungen der vorangegangenen Zeit beachtet. Erst die Reichsgründung und die mit ihr einhergehenden Rückblicke in die deutsche Vergangenheit, die Suche nach dem „Deutschen“ im Hausbau haben die Ueberlieferung durchbrochen. Nun entstanden in breiten, geraden Straßenzügen Wandungen mit Giebelaufbauten, die in solchen Straßen eine Berechtigung nicht haben und für das gesuchte Straßenbild naturgemäß den deutschen Charakter vermissen lassen mußten. Der Giebelaufbau als Frucht des Bestrebens, auf einer beengten Baustelle das in der Höhe zu ersetzen, was in der Breite abgeht, ist ein Ergebnis des engen mittelalterlichen Stadtplanes mit seinen gekrümmten Gassen und Gäßchen. Hier bietet sich dem Wanderer der Giebel in jedem Winkel dar, bald in der Verkürzung, bald in voller, bald in Dreiviertel-Ansicht und aus dieser Mannigfaltigkeit der aus dem Straßenplan sich ergebenden Ansichten entspringen das Malerische, das Deutsche unserer Städte der Vergangenheit. Etwa Dinge dieser Art aus Nürnberg auf Berlin zu übertragen, wie es in der Friedrich- und der Behren-Straße geschehen war, war eine Verkennung der künstlerischen Forderungen des genius loci von Berlin und damit ein Irrtum. Der gleiche Irrtum war es, in den werdenden Außenteilen der Stadt die deutsche Renaissance in den Straßenwandungen emporsteigen zu lassen. Dadurch erhielt im Kern wie in den Außenteilen das Berliner Straßenbild den Eindruck des Unruhigen, des Nomadenhaften, der Kolonialstadt.

Die Wandlung, die sich in dieser Beziehung zurzeit zu vollziehen begonnen hat, ist unzweifelhaft begründet einmal in der vertiefteren Anschauung über das Wesen der Baukunst, die von dieser alles Äußerliche abstreifen und ihr wieder einen wirklichen Inhalt zu geben trachtet; zum Anderen aber auch in der reiferen Erkenntnis über die Forderungen der Ueberlieferung. Wie wohlthuend die

Wandlung ist, ist bei einer Wanderung durch die Straßen der inneren Stadt zu erkennen. Nun erst kommt geschlossene Ruhe in das Straßenbild; nun erst tritt dieses in Uebereinstimmung mit seinem Grundplan. Was eine Flucht größerer Gebäude in dieser Beziehung auszudrücken vermag, zeigt der Teil der Königgrätzer Straße gegenüber dem Potsdamer Bahnhof. Schon beim Fürstenhof ist die Wägrichte das Herrschende in der Erscheinung; sie ist weiterhin streng durchgeführt bei dem in antikisierenden Formen gehaltenen schönen Ministerial-Gebäude, das neben dem Fürstenhof neu entstanden ist. Sie wird fortgesetzt in dem im Ziegelfugenebau gehaltenen ruhigen Gebäude der Militärkasse mit seinem plastischen wirksamen Terrakotta-Hauptgesims, ein Bauwerk, das uns hoffentlich erhalten bleibt. Sie ist das Herrschende auch im Ende'schen Völkermuseum, im Kunstgewerbemuseum und im Abgeordnetenhaus, die sämtlich auf die Antike und die von ihr abgeleiteten Stilarten zurückgehen. Wird es auch nicht überall möglich sein, im alten Stadtgebiet durchgehende und durchgreifende städtebauliche Neugestaltungen herbei zu führen, so wird es doch, wie auch der Wettbewerb Groß-Berlin erwiesen hat, möglich sein, an einzelnen Stellen auch heute noch in sich geschlossene städtebauliche Bildungen zu schaffen, die von künstlerischen Grundsätzen beherrscht werden. Es ist schon vor dem Krieg an den preußischen Herrn Ministerpräsidenten seitens der „Vereinigung Berliner Architekten“ die Anregung ergangen, die Nordseite der Prinz-Albrecht-Straße und die anschließenden Teile der Königgrätzer-Straße zu einem gerade in dieser Gegend erwünschten baukünstlerischen Mittelpunkt zu machen, eine Absicht, welcher der Umstand entgegen käme, daß der weitaus größte Teil des Geländes sich bereits im Besitz des preußischen Staates befindet. Dem zurück gelegenen monumentalen Abgeordnetenhaus als Mittelpunkt in die Flucht der Straße vortretende Bauwerke monumentalen Charakters, die einerseits bis zur Wilhelm-Straße, anderseits bis zur Königgrätzer-Straße reichen, als Begleitung zu geben und der Ausmündung der Prinz-Albrecht-Straße in die Königgrätzer-Straße dadurch Harmonie und Monumentalität zu verleihen, daß etwa die noch unbebaute Ecke übereinstimmend mit dem schönen Rundbau Ende's am Völkermuseum mit einem in den Massen und in der Architektur gleich gehaltenen Rundbau geziert wird und beide Rundbauten den plastischen Schmuck erhielten, den Herm. Ende über der dorischen Säulenstellung des Erdgeschosses und auf der Attika seines Rundbaues vorgesehen hatte: wir meinen das wäre eine Aufgabe von nicht geringem künstlerischem Reiz und zugleich eine erlesene Verbesserung des Straßenbildes an einer Stelle, auf der auch durch die benachbarte Lage des Potsdamer- und des Anhalter-Bahnhofes das Auge vieler Fremden ruhen würde. Man darf eine solche Verbesserung und Verschönerung der Reichshauptstadt wünschen, ohne der Sentimentalität geziehen zu werden; sie gehört zu den Imponderabilien des Reichsgedankens, wenn auch hier zunächst nur der Staat Preußen beteiligt ist. Möglichkeiten dieser Art erschließen sich bei offenem Auge noch an zahlreichen anderen Stellen Berlins und wenn ihnen nachgegangen wird, so könnte sich das als eine Art Vorwurf ausgesprochene Wort, Berlin habe das Schicksal gehabt, immer nur zu werden und niemals zu sein, wohl zu einem Vorzug wandeln. —

Albert Hofmann.

## Tote.

Professor Emil Brugsch in Hannover †. Vor kurzem ist nach schwerer Erkrankung der Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover E. Brugsch im 45. Lebensjahr verstorben. Brugsch war am 18. April 1871 zu Kairo als Sohn des bekannten Ägyptologen Legat-Rat u. Prof. Dr. Heinr. Brugsch-Pascha geboren, besuchte in Berlin das Gymnasium und widmete sich dann gleich seinem jüngeren Bruder dem Baufach und zwar dem Bauingenieurwesen. Er studierte an der Technischen Hochschule zu Berlin, wurde 1895 zum Reg.-Bauführer, 1901 zum Reg.-Baumeister ernannt und war im Dienste der preuß. Eisenbahn-Verwaltung tätig, bis er 1903 als Stadtbauinspektor und Vorstand des Brückenbauamtes nach Breslau kam. Er führte dort u. A. eine Bogenbrücke über die Oder aus, machte noch die Vorarbeiten für die Hängebrücke daselbst und folgte im Jahre 1908 einem Ruf als Stadtbaurat und Leiter des gesamten Bauwesens nach Rathenow. Dort blieb er nicht lange, sondern vertauschte diese Stelle i. J. 1909 mit der des Stadtbaurates für Tiefbau in Spandau. Auch hier war ihm eine nur mehrjährige Tätigkeit beschieden, die in die schwierige Zeit der Ausdehnung und inneren Umgestaltung Spandaus fällt. Gleichzeitig war Brugsch Assistent bei Prof. Müller-

Breslau an der Techn. Hochschule zu Berlin in dessen Vorlesungen für Statik und Brückenbau. Dieser Tätigkeit und derjenigen in Breslau verdankt Brugsch dann wohl die Berufung an die Technische Hochschule zu Hannover als ordentl. Professor in der Ingenieurabteilung für Eisenkonstruktionen des Hoch- und Brückenbaues, sowie für Statik für Ingenieure, d. h. also als Nachfolger für den damals ausscheidenden Professor Barkhausen. Nebenher las Brugsch noch über Kommunalwirtschaft. Brugsch genoß, wie vorher den Ruf eines tüchtigen Ingenieurs, auch den eines guten akademischen Lehrers. Der Weltkrieg hat ihm auch hier nicht die Zeit gelassen, durch größere Werke hervorzutreten. Dann kam die Erkrankung, die seinem Leben vorzeitig ein Ziel gesetzt hat. —

## Vermischtes.

Zum Stadtbaurat für Hochbau in Dresden ist am 16. März durch Beschluß der Stadtverordneten-Versammlung mit 59 von 67 Stimmen bei 3 Stimm-Enthaltungen der Architekt Prof. Hans Poelzig in Breslau gewählt worden. —

Inhalt: Haslach und Erwin von Steinbach. (Fortsetzung.) — Die Wägrichte im Berliner Straßenbild. — Tote. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.





LETTNER DER KIRCHE IN AERSCHOT IN  
 BELGIEN. \* NACH EINER STEINZEICH-  
 NUNG DER MITTE DES 19. JAHRHUNDERTS.  
 DEUTSCHE BAUZEITUNG  
 \* \* \* 50. JAHRGANG 1916. \* NO. 25. \* \* \*



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. N<sup>o</sup> 25. BERLIN, DEN 25. MÄRZ 1916.

## Haslach und Erwin von Steinbach.

Von Geh. Baurat Dr. phil. C. Wolff in Berlin. (Schluß.) Hierzu die Abbildungen S. 135.



Hiermit ist die Frage des Meisters aufgerollt, und man kann wohl annehmen, daß es hauptsächlich auf die Grabinschrift zurück zu führen ist, wenn Erwin, der große Straßburger Meister, mehr oder weniger mit der Kirche zu Haslach in Verbindung gebracht worden ist. An dieser Stelle sei bemerkt, daß —

nach Dehio und von Bezold, „Die kirchliche Baukunst des Abendlandes“ — der Zuname „von Steinbach“ erst später erscheint; weder Erwin noch seine bis 1371 zu verfolgenden Nachkommen werden in zeitgenössischen Urkunden unter diesem Namen genannt. 1842 sagt Spach, der Bischof Conrad habe nach dem Brande von 1287 den Sohn Erwins für den Bau der Haslacher Florentius-Kirche verpflichtet. Der Verfasser einer im Oktober 1853 erschienenen Schrift „L'église de Nieder-Haslach et le projet de restauration de M. E. Boeswilwald“, wie sich aus einem in meinem Besitz befindlichen eigenhändigen Schreiben desselben vom 22. November 1853 ergibt, L. Schneegans, äußert sich mit Bezug auf Haslach und Erwin: „Peut-être l'illustre architecte ne resta-t-il point étranger à l'exécution des plans de la nouvelle collégiale. La beauté et le caractère de la partie la plus ancienne du monument, et surtout la circonstance toute spéciale que, dans la suite, l'un des fils d'Erwin fut chargé de la direction des travaux, semblent autoriser, jusqu'à un certain point, cette supposition.“ Und an einer anderen Stelle schreibt er: „Le fils d'Erwin doit avoir tracé le plan de la nef et, sans nul doute, ainsi celui de la façade ou de la tour. La première s'éleva tout entière sous sa direction et probablement aussi la partie inférieure de la seconde.“ Spätere Forscher, wie Kraus, Woltmann u. A., bleiben meist dabei, Erwin sei der Meister der Kirche gewesen und der Sohn habe Langchor und Kreuzkapelle oder auch Langchor und Westbau errichtet.

Auch Adler hat bei seinen Untersuchungen über Erwin von Steinbach diese Frage behandelt. Er spricht sich im Jahre 1870 in der Deutschen Bauzeitung und 1906 in seiner Druckschrift, „Zur Kunstgeschichte“ dahin aus, Erwin habe nach dem Straßburger Brande des Jahres 1298 den Bau der Turmfront des Münsters unterbrochen, das Langhaus durch ein neues in edelgotischen Formen zur künstlerischen Verbindung seiner begonnenen Westfassade mit den alten Ostteilen ersetzt und auch die Kreuzflügel in die Wiederherstellung einbegriffen mit einer strengeren, den alten Bauteilen glücklich und schön angepaßten Behandlung. Auf ihn seien Teile der Südfront des Straßburger Querschiffes zurückzuführen, wo ein Geländergang mit einer in spätgotischer Zeit erneuerten Brüstung unterhalb der Rosen die bei den seit-

lichen Strebepfeilern eingebetteten, mit Steinhelmen abgedeckten Treppentürme verbindet, von denen der eine tiefer, der andere erst in der Höhe des Geländerganges beginnt. Erwin habe dann bald nach 1274 den Plan für Haslach entworfen und bei der nahen Entfernung von Straßburg auch die Oberleitung geführt, während sein zweiter Sohn Eberlin den Neubau bis 1330 geleitet und mit Ausschluß des Westturmes im Wesentlichen fertig gestellt habe. Haslach's Kirche sei gleichzeitig mit dem Münster und von demselben Meister, letzteres reich und kostbar, ja überreich, erstere im einsamen Waldtal der Vogesen klein und schlicht. Beide Werke mit demselben Sinn für edle Verhältnisse, für eine kühne, ja geniale Struktur ließen dieselbe sichere Hand in der Massengliederung, denselben feurigen und doch im Zwangsfall bewußt zurückhaltenden Geist erkennen. Erwins Bauplan, in absichtlich eingeschränkten Formen, denen vom Südkreuz des Münsters nicht fern stehend, habe später einige Aenderungen erfahren und die Stiftskirche sei gegen 1385 vollendet worden.

Die Jahreszahlen 1274 und 1385 stützen sich auf urkundliche Nachrichten. In einem Ablassbrief des Straßburger Bischofs Conrad von Lichtenberg vom 12. Dezember 1274 heißt es, daß die Haslacher Kirche nach prachtvollen Neuplänen unternommen worden sei, daß, da die Mittel nicht ausreichen, eine Almosenspende zu erheben sei, die Sammlung für Haslach jedoch nicht mehr als zwei Jahre dauern dürfe, damit der Straßburger Münsterbau nicht Not leide. 1289 stiftet der Bischof den bedrängten Chorherren ein Hofgut in Haslach, 1295 und 1300 erschienen Ablassbriefe, welche mitteilen, daß Mauern, Wände, Gewölbe und Türme durch das Feuer stark zugerichtet wären und eine Erneuerung von den Fundamenten aus notwendig sei, und aus einem Ablassbrief des Bischofs Friedrich von Blankenheim vom Jahre 1385 können wir entnehmen, daß die Kirche selbst um diese Zeit fertig war.

Wenn man nun bedenkt, daß Adlers Ansicht über die Tätigkeit Erwins beim Südkreuzflügel in Straßburg allgemein abgelehnt worden ist, daß zu einer Zeit, in welcher der frühgotische Chor in Haslach ausgeführt sein soll, von 1274 ab, die Erwin zugeschriebene Stiftskirche zu Wimpfen im Tal nahezu vollendet war und er damit begann, in der Straßburger Front seine Gotik in höchster Vollendung zu schaffen, eine Kunst, welche über den Haslacher Chor hinaus, mit dem trockenen Langchor gar nicht zu vergleichen ist, daß — nach „Straßburg und seine Bauten“ S. 92 und 146 — Erwin zum ersten Mal in einer deutschen Urkunde vom Jahre 1284 als „Meister Erwin Werkmeister“ erscheint; wenn man ferner erwägt, daß die Uebereinstimmung in der Anordnung von Rundfenster, Geländergang, Treppentürmen und Strebepfeilern in Haslach und beim Straßburger Süd-



kreuzflügel zwar vorhanden ist, daß sogar auch der Straßburger linke schräg gestellte Strebepfeiler mit einer zum Hüttenhof führenden Spitzbogenöffnung durchbrochen war, daß diese Uebereinstimmung aber nicht zu dem Schluß zwingt, die um 1250 fertig gewordene Front des Straßburger Südkreuzflügels und die Haslacher Westseite des XIV. Jahrhunderts seien auf denselben Meister zurückzuführen; und wenn man sich schließlich klar macht, daß die Formen im Langhaus und Turm zu Haslach über die edle Gotik des im Jahre 1318 verstorbenen Meisters Erwin hinaus sind, daß sie die Keime der niedergehenden Gotik in sich tragen, des Schwunges entbehren, eine Sprache reden, die an das Trockene und Berechnende streift, welche wenig zum Herzen und mehr zum Verstand spricht, wenn man dieses Alles überlegt, dann wird man zugeben müssen, daß Adlers Ansicht über einen frühen einheitlichen, später abgeänderten Bauplan Erwins und über seine Tätigkeit in Haslach, bei aller Hochachtung vor dem unermüdlichen Forscher und begeisterten Lehrer, nicht zu halten ist. Es sind vielmehr im Chor, Langchor und Westbau drei getrennte Bauabschnitte zu erkennen, welche verschiedenen Meistern zugeschrieben werden müssen, und von diesen kann der 1330 verstorbene Sohn Erwins nur für den Westbau in Frage kommen; zur Zeit der Erbauung des frühgotischen Chores war er wahrscheinlich noch nicht geboren.

Ein Bauwerk, welches mit dem Chor von Haslach große Ähnlichkeit hat, ist der 1290 begonnene frühgotische Chor der Kirche Jung St. Peter in Straßburg. Dieser Chor ist in größeren Abmessungen gehalten, ebenfalls aus dem Zehneck geschlossen und enthält zweiteilige Fenster mit Vierpaß und

spitzen Teilungsbögen; die Strebepfeiler sind mit einem Giebeldach versehen und nach oben mit einem schwächeren Pultdachpfeiler verlängert. Manches erinnert an Haslach und es war, wie Polaczek in „Straßburg und seine Bauten“ S. 242 ausführt, bei dem unter dem Schutz des Straßburger Bischofs Conrad von Lichtenberg begonnenen Neubau von Jung St. Peter, wenn wir älteren Nachrichten trauen dürfen, eine zeitlang ein Werkmeister Heilman Hasenlacher tätig. Es ist nicht ausgeschlossen, daß dieser Hasenlacher, dessen Name wohl zu den frühesten bürgerlichen Familiennamen gezählt werden muß, auch in Haslach gewirkt hat, worüber noch weitere Nachforschungen anzustellen sein dürften.

Auf Grund der urkundlichen Nachrichten, der Inschriften und nach dem Ergebnis der kritischen Untersuchung des Gotteshauses selbst können wir die Baugeschichte kurz folgendermaßen wiedergeben: Die Kirche wurde in der zweiten Hälfte des XIII. Jahrhunderts erbaut, vor 1274 begonnen; sie brannte 1287 ab, der heutige Chor blieb stehen. Um der ersten Not zu steuern und den bedrängten Chorherren zu helfen, wurde bald nach dem Brand der Langchor errichtet. Langhaus und Turm sind von einem im Haslacher Grabstein bestätigten, aus der Schule seines Vaters hervorgegangenen und unter väterlichem Einfluß stehenden Sohne Erwins, dessen Name nicht festgestellt ist, entworfen und ausgeführt, bis dieser im Jahre 1330 starb. Sein Nachfolger war vielleicht schon bei der Herstellung des Rundfensters im Turm beteiligt. Am 6. Juni 1633 wurde der obere Teil des Turmes und das Dachwerk von den Schweden zerstört. Notdürftig in Stand gesetzt und unterhalten blieb die Kirche stehen, bis sie durch Boesswillwald i. J. 1853 ihre heutige Gestalt erhielt. —

## Der Bismarck'sche Reichseisenbahn-Gedanke.

„Die Eisenbahnen sind nach meiner Ueberzeugung viel mehr für den Dienst des Verkehrs, als für den Dienst der Finanzen bestimmt; daß sie dabei nicht finanzielle Vorteile bringen sollten, wäre eine Thorheit“.

Bismarck im Preuß. Abgeordnetenhaus am 26. April 1876.

„.... ich bin, um es kurz zu sagen, politisch auf den Namen Bismarck getauft.“  
(Victor Hehn, 1880).



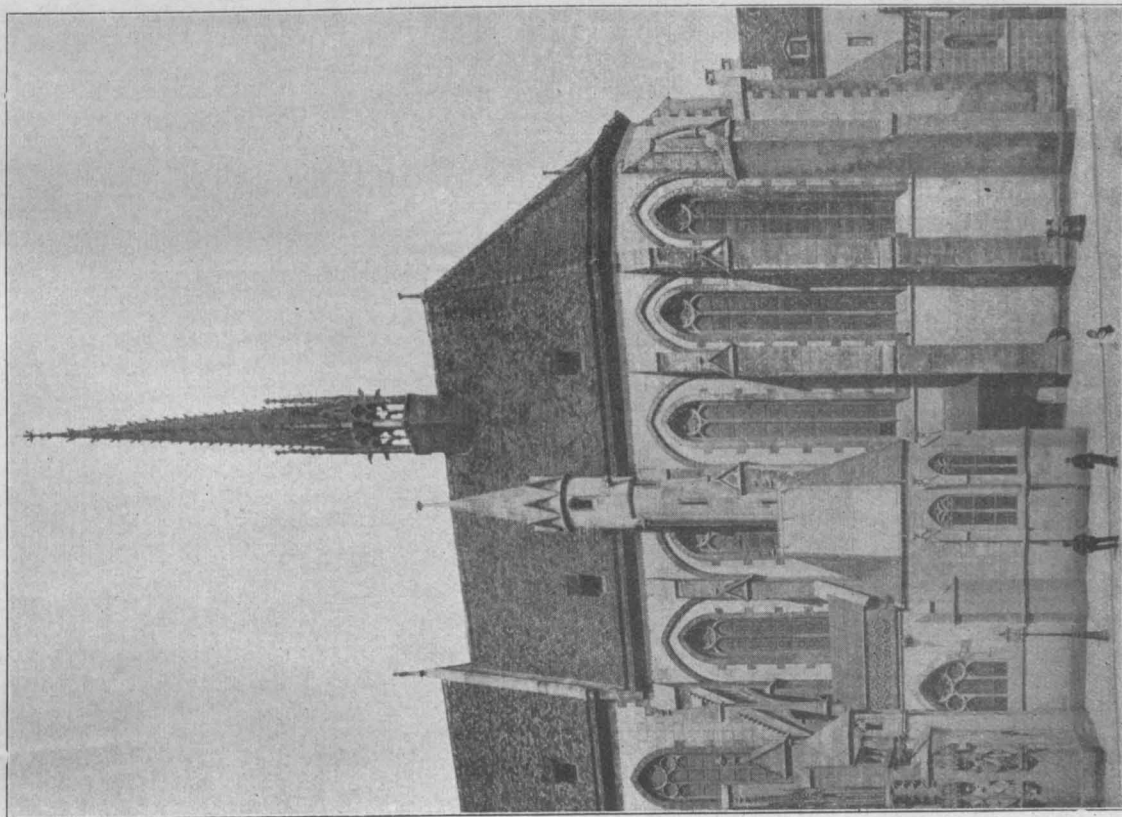
Die jüngsten Tage haben uns eine ausgiebige Erörterung des Bismarck'schen Reichseisenbahn-Gedankens in Wort und Schrift gebracht. In der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 13. Juni 1873 hatte Bismarck ausgeführt, es leide seines Erachtens auch die nationale reichsmäßige Entwicklung, wenn die einzel-

nen Länder und Landtage sich gewöhnten, die Reichseinrichtungen als ein Zubehör ihrer Partikular-Einrichtungen zu betrachten, wenn sie sich nicht an den Gedanken gewöhnten, daß das Reich kein Anbau an das Gebäude des Einzelstaates, sondern daß es die umfassende Wölbung sei, unter der die einzelnen Staaten in ihrer Gesamtheit wohnen und die zu pflegen die Aufgabe Aller sei. Unter diesem Gesichtspunkt war ihm das Verkehrswesen eines der wichtigsten Mittel, die „umfassende Wölbung“ zu pflegen und als daher in der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 17. Mai 1873 die Abgeordneten Dr. Elben und Genossen einen Antrag auf Gründung eines Reichseisenbahn-Amtes einbrachten, erklärte der Reichskanzler: „Ich bin fest entschlossen, so weit mein amtlicher und mein persönlicher Einfluß reicht, dem Antrag zur Seite zu stehen, und ich bin den Herren Antragstellern wesentlich dankbar, wenn sie mir helfen, mein schwer belastetes kanzlerisches Gewissen durch Ausführung dieses Antrages zu erleichtern.“ Diese schwere Belastung seines Gewissens erblickte der Kanzler da-

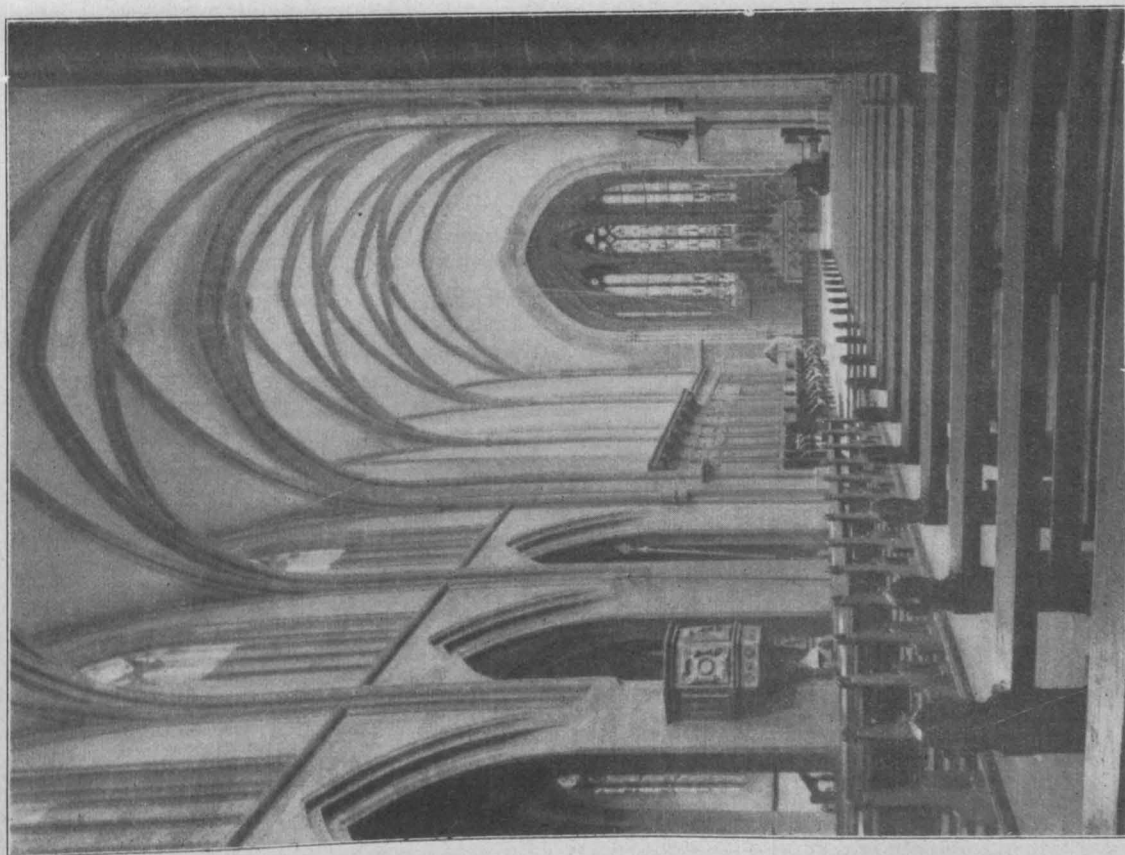
rin, daß ein wichtiger Teil der Bundesverfassung noch nicht zur Ausführung gelangt sei. Er klagte: „... und wenn nun seit Jahren einer der bedeutendsten und für den Verkehr, für die öffentliche Wohlfahrt, für das Wohlbefinden des Publikums wichtigsten Abschnitte eine Ausführung so gut wie gar nicht gefunden hat, so lastet dies wie ein im Schuldbuch offen stehender Posten auf dem Reichskanzler, der den Anstoß zu geben haben würde.“ Es sei wohl, führte er im weiteren Verlauf der Besprechung des Antrages aus, kein Abschnitt in der Reichsverfassung der vollen Fertigkeit so nahe gebracht, wie dieser, bei welchem dem Reich große Attributionen in der Theorie verliehen seien, denen aber die praktische Handhabe fehle. „Es ist gewissermaßen ein geladenes Gewehr, aber es fehlt der Abzug, an dem es abgedrückt werden kann.“ Schon in der Verfassung des Norddeutschen Bundes war die Bestimmung enthalten: „Die Bundesregierungen verpflichten sich, die deutschen Eisenbahnen im Interesse eines einheitlichen Verkehrs verwalten zu lassen.“ Der Kanzler vermißte aber jede Initiative in dieser Beziehung bei den deutschen Bundesregierungen, namentlich aber im preussischen Handelsministerium, dem damals die Eisenbahnen noch unterstellt waren und in dem dieser Teil der Verfassung ausgearbeitet worden war. Und doch gebe die Reichsverfassung dem Verkehr im Deutschen Reich und den gesamten Angehörigen desselben „sehr wertvolle Verheißungen in Bezug auf die Behandlung der Eisenbahnen“. Entgegen anderen Meinungen glaubte er nicht daran, „daß uns die deutsche Freiheit und Einheit auf der Reichslokomotive davon fahren werde“. Nichtsdestoweniger kam es damals nicht zur Verwirklichung des Gedankens von einheitlichen Reichseisenbahnen. Die Ursache sah Bismarck mit voller Klarheit; er sprach sie in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 26. April 1876 mit den Worten aus: „Die Tatsache ist immer geblieben, daß der faktische Einfluß des königlich preussischen Handelsministeriums auf die gesamte Entwicklung und Gestaltung

des deutschen Eisenbahnwesens ein stärkerer ist, als der des Reichsministeriums trotz allem, was darüber in der Verfassung steht; es hat eben das Recht der territorialen Aufsicht mit seiner Exekutivgewalt und der Besitz eines großen Eisenbahnkomplexes,

preußentum zum Nachteil der Reichsautorität zu bekämpfen, ist eine Pflicht, die mir als Reichskanzler obliegt.“ Bismarck war sich bewußt, daß das ein Prozeß von langer Dauer sein werde, denn er beendete seine Rede mit dem Hinweis, nichts Wichtiges



Jung St. Peter in Straßburg i. Els. Chor.  
Von Geh. Baurat Dr. phil. C. Wolff in Berlin.



Innere der St. Florentius-Kirche in Niederhaslach.  
Haslach und Erwin von Steinbach.

der eine magnetische Einwirkung auf andere Schienenwege ausübt, doch als sehr viel stärker sich erwiesen, als wie die theoretischen Verfassungsrechte, die dem Reiche verliehen sind. Diesen Zustand zu bekämpfen, die Entwicklung auch in den einzelnen wirtschaftlichen Teilen, die Entwicklung eines Groß-

sei je zustande gekommen, als mit Kämpfen und gerade durch Kämpfe. Er schloß mit den vom lebhaften Beifall des Hauses begleiteten Worten: „Mögen diese noch so groß, mögen sie noch so schwierig sein, wir werden im Bewußtsein des guten Zieles, das wir verfolgen, nicht davor zurückschrecken und wer-



den auch nicht erlahmen und entmutigt werden, weil ich überzeugt bin, daß, wenn eines an sich richtigen Gedankens — und dafür halte ich ihn — sich bei uns die öffentliche Meinung einmal bemächtigt hat, er nicht eher von der Tagesordnung verschwinden wird, als bis er sich verwirklicht hat, als bis mit anderen Worten die Reichsverfassung, als deren Stellvertreter ich vor Ihnen stehe, zu einer Wahrheit wird, auch in ihrem Eisenbahnartikel!“

Wiederholt ist seit diesen Ausführungen der Bismarck'sche Gedanke einer einheitlichen Reichseisenbahn aufgetreten, zuletzt in einer kürzlich bei J. G. Cotta in Stuttgart erschienenen Schrift des ehemaligen Ministerial-Direktors in der Finanzabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Wirklichen Geheimen Rates Dr. Hermann Kirchhoff. Sie trägt den Titel: „Der Bismarck'sche Reichseisenbahngedanke, Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung als vorläufige wirtschaftliche Notwendigkeit.“ Der Verfasser knüpft an die bevorstehende Steuerbelastung im Reich an und glaubt, daß es statt dieser mit allen ihren üblen Folgen besser sei, die Eisenbahn-Ergebnisse im Deutschen Reich durch innere wirtschaftliche Maßnahmen so zu verbessern, daß die Reichsverkehrssteuern ganz oder größtenteils entbehrlich werden. Bismarck habe den Gedanken der Gemeinschaftsbildung keineswegs aufgegeben. Der Verfasser habe es selbst erlebt und bezeuge es auf Grund seiner Erlebnisse, daß Bismarck, und zwar er allein, im Jahre 1885 der Spiritus rector für die Gemeinschaftsbildung mit Hessen nach dem Vorbild des Zollvereins gewesen sei. Es erscheint auch Kirchhoff als ein Gebot der Notwendigkeit, sowohl für Kriegs- wie für Friedenszwecke die große wirtschaftliche Aufgabe in einer starken Hand zusammen zu fassen, um zum Besten des Reiches, der Einzelstaaten und schließlich des ganzen Volkes aus dem Verkehr den höchst möglichen Wirtschaftseffekt heraus zu holen. Diese Hand aber könne nur eine Reichsstelle sein etwa nach dem Vorbild des Großen Generalstabes. Die Reichsstelle müsse so ausgestattet sein, daß sie den großen Verkehr zu Wasser und zu Lande mit souveräner Machtfülle einheitlich leiten könne, wobei die örtliche Ausführung in den Händen der einzelstaatlichen Verwaltungen bleibe. Kirchhoff schätzt die Vorteile aus der Reichseinheit im Verkehrswesen größer, als sie gewöhnlich angenommen wurden. Er nimmt an, daß die Reform für das gesamte Deutschland Ersparnisse von vielen hundert Millionen Mark herbeiführen werde. Er begründet das im Einzelnen in umfangreichen Erörterungen wirtschaftlicher Natur, die wir jetzt hier übergehen müssen, um uns mehr an die Ausführungen allgemein politischer Natur zu halten. Kirchhoff tritt ein für die Beseitigung des Sonderinteresses unter den deutschen Staatsbahnen; das deutsche Volk werde eine solche reinigende Tat und die damit verbundenen großen finanziellen Folgen begrüßen. Es könne zudem gar kein Zweifel darüber bestehen, daß für den Uebergang vom Krieg zum Frieden ganz besondere Maßregeln im Eisenbahnwesen zur Bewältigung des Verkehrs getroffen werden müssen. Gleich wie im Krieg das deutsche Eisenbahnwesen durch eine Hand geleitet und aus ihm das Höchste an Leistung herausgeholt wurde, so müsse auch im Frieden eine weitestgehende Verständigung der 8 selbständigen Verwaltungskörper unter einheitlicher Leitung stattfinden. Dem Verkehrswesen Deutschlands im Frieden dürfe es nicht an der einen Hand fehlen, die im Krieg so Großes geschaffen. Sie müsse auch für den Uebergang zum Frieden da sein. „Eine solche Hand darf nicht auf Sonderinteresse und das Sonderinteresse nicht an die eine Hand stoßen, wenn diese sich anschickt, einheitlich für die Eisenbahnen und für die Wasserwege große wirtschaftliche Maßregeln zugunsten Deutschlands zu treffen.“ Die Vorschläge Kirchhoffs klingen in folgende Zusammenfassung aus:

„Das Gemeinwohl erheischt nach dem Krieg eine große Tat auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Um sie zu vollführen, bedarf es der Anwendung großer wirksamer Mittel. Kein Land der Welt hat im Krieg eine solche Waffe und im Frieden ein solches Wirtschaftsinstrument, wie Deutschland in seinen Eisenbahnen, wenn sie richtig ausgenutzt werden. Die höchste Potenz ihrer Ausnutzbarkeit muß jetzt unbedingt herausgeholt werden, um allen an Deutschland herantretenden Anforderungen auf militärischem, finanziellem und wirtschaftlichem Gebiet gerecht werden zu können. Die höchste Potenz des Könnens läßt sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht erreichen. Hierzu ist unbedingt und mindestens eine einheitliche Leitung nötig, die, losgelöst von den Sonderinteressen der Einzelverwaltungen, nur das Große und Ganze im Auge hat und vor allem darauf Bedacht nimmt, alle Verkehrswege (auch die Wasserwege) zur Befriedigung der großen Bedürfnisse, die sich nach dem Krieg herausstellen werden, nach ihrer Leistungsfähigkeit voll auszunutzen und so zu betreiben, daß das reisende und verkehrtreibende Publikum wie der Reichssäckel gleich gut dabei fahren. . . . Was von den einzelnen deutschen Staatsbahnverwaltungen als solchen nicht erreicht werden kann und doch unbedingt und mindest erreicht werden muß, wenn die einheitliche Verkehrsleitung in Deutschland vollkommen und erschöpfend herbeigeführt werden soll, ist die Einbeziehung der Wasserwege. Diese müssen jetzt, ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend, Schulter an Schulter mit den Eisenbahnen, für den Gesamtverkehr Deutschlands nutzbar gemacht werden. Wie wollen die deutschen Eisenbahnen z. B. die große Aufgabe im Interesse und namens der Gesamtheit erfüllen, wenn es gilt, für den sich ganz neu bildenden Verkehr mit dem Orient alle Verkehrswege (auch die Wasserstraßen) in ausgleichender Gerechtigkeit voll nutzbar zu machen? Die in Zukunft zu lösenden Verkehrsaufgaben gehen eben über den Rahmen und den Bereich der Staatsbahnverwaltungen hinaus. Dem gegenüber läßt sich nur von einer einheitlichen Reichsleitung voller Erfolg erwarten.“

Der ganz Deutschland durchdringende großzügige Geist muß demnächst auch über diese Frage zur Vollstreckung des alten Bismarck'schen Vermächtnisses kommen. Opfer müssen überall für das eine Große: die militärische, politische und wirtschaftliche Erstarkung Deutschlands gebracht werden. So groß die Arbeit sein wird, um dies hehre Ziel auch im Verkehrswesen schließlich zu erreichen, sie darf nicht gescheut werden; denn es gilt jetzt: Germania auch wirtschaftlich in den Sattel zu heben. Welchen Nutzen wird Deutschland aus einheitlich betriebenen Eisenbahn- und Wasserwegen ziehen! Welch tiefen Eindruck muß es auf das gesamte Ausland machen, wenn Deutschland als Errungenschaft dieses Weltkrieges das Bild eines einheitlich betriebenen Verkehrswesens von Norden nach Süden und von Osten nach Westen — unter gleichzeitiger Erhaltung der Eigenart der einzelnen Länder — bietet! 1870—71 brachte die politische Einigung Deutschlands: 1914—16 muß die wirtschaftliche bringen!“

(Fortsetzung folgt.)

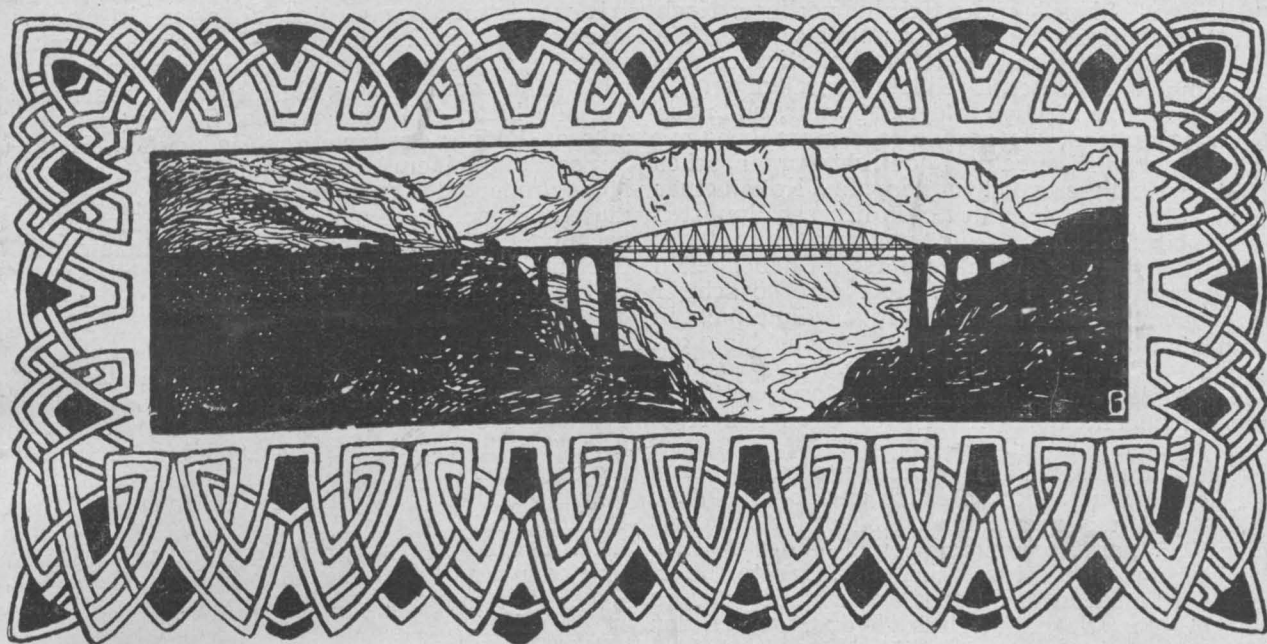
### Chronik.

Ein Merkur-Brunnen in Frankfurt a.M. ist als eine Stiftung der Hrn. Adolf und Ludwig Hahn zum Gedächtnis an deren Eltern auf dem Theater-Platz aufgestellt worden. Die Anlage hat die Grundform eines Achteckes von etwa 3 m Seite und erhebt sich zu einer Höhe von 8 m. Aus einer auf Kugeln ruhenden Brunnenschale von 5 m Durchmesser erhebt sich ein achtkantiger Pfeiler, der die 2,5 m hohe Figur des Merkur in Bronze trägt. Das übrige Material ist Granit aus dem Fichtelgebirge. Der Künstler des Brunnens ist der Bildhauer Prof. Dr. H. Lederer in Berlin. —

Inhalt: Haslach und Erwin von Steinbach. (Schluß.) — Der Bismarck'sche Reichseisenbahn-Gedanke. — Chronik. —

Bildbeilage: Lettner der Kirche in Aerschot in Belgien.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Holmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.



# DEUTSCHE BAUZEITUNG

50. JAHRGANG. № 26. BERLIN, DEN 29. MAERZ 1916.

## Der Bismarck'sche Reichseisenbahn-Gedanke. (Fortsetzung.)



Es ist nun in hohem Grade bemerkenswert, daß die erwähnten Vorschläge Kirchhoffs in Süd-deutschland, soweit Äußerungen darüber vorliegen, durchweg der Zustimmung begegnen, in Norddeutschland dagegen ebenso bestimmte Ablehnung erfahren. Der „Schwäb. Merk.“ führt aus:

„Kirchhoff hat Recht. Früher konnte man es noch eher als eine Opportunitätsfrage behandeln, ob man Einzelstaatsbahnen oder Reichsbahnen vorziehen wollte. Heute liegt eine wirtschaftliche Notwendigkeit vor. Deutschland kann sich den Luxus nicht weiter gestatten, in seinem Verkehrsbetrieb ungezählte Millionen schlafen zu lassen. Sie müssen geweckt werden, und das kann nur durch und für das Reich geschehen.“

Aus Baden wird darauf verwiesen, daß der Berichterstatter in der Zweiten Kammer in deren Sitzung vom 21. Dezember 1915 ausgeführt habe:

„Es zwingen uns in Baden — und ich lege Wert darauf, daß das konstatiert wird — nicht finanzielle Gründe dazu, an eine Eingliederung unseres badi-schen Eisenbahnnetzes in ein einheitliches deutsches Eisenbahnnetz zu denken. Wir gehen den großen nationalen Ideen nach, die im Zusammenhang mit dieser Frage stehen, wenn wir uns mit der Angelegenheit beschäftigen.“ Und es wird dann weiter gesagt:

„Obwohl Minister v. Breitenbach die Uebertragung der Bahnen auf das Reich im Namen der preuß. Staatsregierung abgelehnt hat, obwohl sich, wie bekannt ist, in der Kommission des preuß. Abgeordnetenhauses fast alle Mitglieder, die sich in der Frage äußerten, auf den gleichen Standpunkt stellten, hegen wir doch die zuversichtliche Hoffnung, daß sich schließlich auch in dieser Angelegenheit die Natur der Dinge stärker erweisen wird, als die Meinung der Menschen. Jedenfalls hat in der Vergangenheit die Kraft der nationalen Idee auch noch stärkere Hindernisse überwunden.“

Diese Ablehnung nun kommt zunächst in den Ausführungen des Berichterstatters Hirsch (Essen), der

national-liberalen Partei angehörend, in der 23. Sitzung des preuß. Abgeordnetenhauses vom 9. März 1916 zum Ausdruck. Nach ihm wurde in der Kommission u. a. eingehend die Frage der Instandhaltung und möglichststen Verstärkung des technischen Apparates der Eisenbahnverwaltung noch während des Krieges erörtert. Zwischen der Kommission und dem Hrn. Eisenbahn-Minister herrschte völlige Uebereinstimmung darüber, daß der technische Apparat so auf der Höhe bleiben und in seiner Leistungsfähigkeit so verstärkt werden müsse, daß er den erhöhten Anforderungen, die aller Voraussicht nach in der Zeit nach Friedensschluß an ihn herantreten werden, vollauf zu genügen in der Lage sei. Das beziehe sich sowohl auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes als auch auf die Beschaffung des rollenden Materiales. Denn es sei höchstwahrscheinlich mit einer geradezu gewaltsamen Wiederentfaltung der durch den Krieg unterbrochenen wirtschaftlichen Betätigung zu rechnen. Man werde daher bei der Ausgestaltung der verkehrstechnischen Anlagen und der Beschaffung des rollenden Materiales ganz Außergewöhnliches tun müssen. Daher sei mit der Bautätigkeit in demselben Rahmen wie bisher fortzufahren. Das Land, welches nach dem Krieg die besten Verkehrsmittel aller Art habe, werde aus dem zu erwartenden wirtschaftlichen Aufschwung die größten wirtschaftlichen Vorteile ziehen und am ersten in der Lage sein, sich von den schweren Schlägen des Krieges zu erholen.

Die Frage einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens wurde in breitem Umfang erörtert. Es sei von der Kommission durchaus anerkannt worden, daß in Zeiten wie den heutigen, in Zeiten eines hohen nationalen Schwunges, auch der Gedanke einer Vereinheitlichung des Staats-Eisenbahn-Wesens wieder in den Vordergrund gerückt werde. Aber man habe sich gesagt, daß diese Frage doch nicht ausschließlich unter politische Gesichtspunkte gestellt werden dürfe, sondern unter dem Gesichtspunkt geprüft werden müsse, ob denn ein wirkliches wirtschaftliches Bedürfnis zu einem die Verhältnisse der in Frage kommenden Bundes-



Staaten so tief berührenden Schritte vorliege. Nach den Mitteilungen, die der Hr. Minister über die wirkliche Sachlage und das tatsächliche Zusammenarbeiten der deutschen Eisenbahnverwaltungen der Kommission zu machen in der Lage war, und nach den Erfahrungen, die gerade in diesem Krieg mit den deutschen Eisenbahnen gemacht wurden, sei es nicht als richtig erachtet worden, ohne Not an einer Organisation zu rütteln, die sich in dieser schlimmsten Zeit so bewährt habe. Wohl werde man in weiterer gemeinschaftlicher Arbeit bemüht sein, Unebenheiten aus dem Wege zu räumen. Aber eine so schwer wiegende und weit tragende Frage könne nicht in einer Zeit zur grundsätzlichen Entscheidung gebracht werden, in der sich Jeder mehr oder weniger von Gefühlsmomenten beeinflussen lasse, während nur ruhige und nüchterne Erwägungen den Ausschlag geben könnten.

In der ausführlichen Besprechung des Gedankens der Reichseisenbahnen, die sich auch noch auf die 24. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 10. März 1916 erstreckte, und an der die Hrn. Minister der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach und der Finanzen Dr. Lentze teilnahmen, sprach sich der überwiegende Teil der Redner gegen den Gedanken aus, am nachdrücklichsten die beiden Minister. Ein konservativer Redner glaubte darauf halten zu müssen, „daß unsere Eisenbahnen fest in der Hand Preußens bleiben.“ Nach den Ausführungen des Ministers sei bereits alles das erreicht, was zur Vereinheitlichung der Eisenbahnen notwendig ist, daß wir insbesondere dem Auslande gegenüber als eine Einheit dastehen. Der Abgeordnete Macco habe in einer Schrift dargelegt, daß es nicht nur nicht im Interesse Preußens, sondern auch nicht einmal im Interesse des Reiches liege, wenn die Eisenbahnen aus der Hand Preußens in die des Reiches gelegt würden. Ein Abgeordneter des Zentrums bezeichnete es als seine Ansicht, bei der Beurteilung der Frage dürfe man sich nicht von Gefühlsmotiven, sondern lediglich von sachlichen Erwägungen leiten lassen. Man sehe sich vergeblich nach hinreichenden Gründen um, aus denen die Uebertragung der Staatsbahnen auf das Reich gerechtfertigt erscheinen könnte. Am wenigsten werde man jetzt und in der nächsten Zeit daran denken können. Der Herr Minister habe Recht, wenn er sage: nachdem das Reich 25 Jahre bestanden habe und in Eisen und Blut gefestigt sei, bedürften wir nicht noch seiner Befestigung durch Reichseisenbahnen. Ein Redner der national-liberalen Partei hielt es für durchaus unzweckmäßig, diese Frage zurzeit weiter zu verfolgen; meinte aber doch, nach dem Krieg müßten wir unser deutsches Vaterland als ein selbstständigeres Wirtschaftsgebiet betrachten: „Klarer als je“, schloß er, „empfiehlt heute ein Jeder, daß man den Toten und den Lebendigen ein neues Deutschland auch in wirtschaftlicher Beziehung schulden wird.“ Ein freikonservativer Abgeordneter hielt jede andere Zeit zu einem solchen Experiment für geeigneter als die heutige, wenn man überhaupt experimentieren wolle. Hier liege ein Riesensisiko vor und die Zeit sei doch zu ernst, als daß man sich mit so problematischen Gebilden beschäftigen sollte.

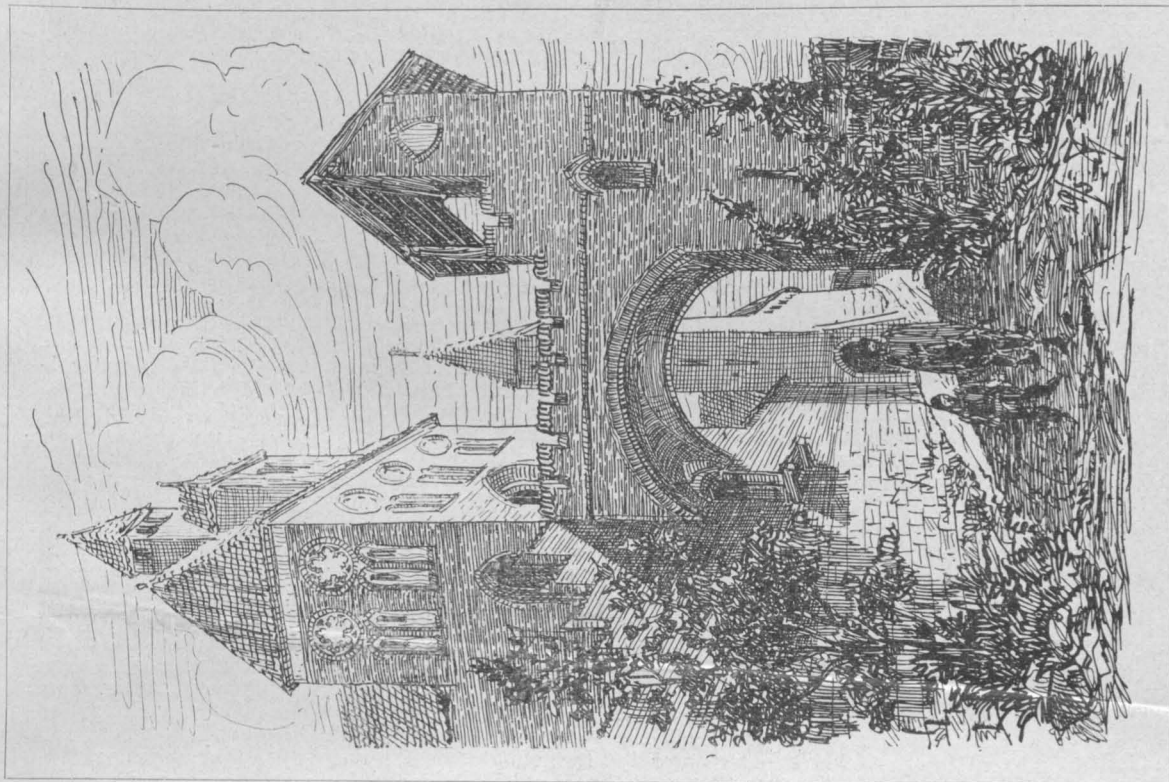
Ein Redner der fortschrittlichen Volkspartei erklärte, zu der Frage der Reichseisenbahnen anders zu stehen, wie die Vorredner. Es sei keine Angelegenheit, der man die Entwicklung durch irgend ein Machtwort versagen könne. Es handle sich um eine ideelle Frage von großer Bedeutung im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und die zukünftige Entwicklung des deutschen Vaterlandes. „Denken Sie daran, wie der Ausbruch dieses Krieges erst die vollständige innere Einheit der deutschen Stämme schuf, die plötzlich imposant vor uns auftrat? Und fragen Sie sich dann: wie wird es in 50 Jahren aussehen, dann werden Sie nicht den Mut haben, zu sagen: daß wir hier den Gedanken der Reichseisenbahnen so oder so

mit wenigen Worten totschiagen können.“ Doch es sei kein Gegenwarts- sondern ein Zukunftsgedanke; es werde sich erweisen müssen, ob er tragfähig genug sei und so viele ideelle und materielle Vorteile biete, daß man zu ihm Stellung nehmen müsse. Redner erwähnte den Gedanken „Mitteleuropa“. In einem Verkehrsbündnis Mitteleuropas lägen große und bedeutungsvolle Fragen. „In allen diesen Fragen, zu denen die voraussichtliche Ausbreitung des Eisenbahnnetzes selbst hinzutritt, ist nach meinem Dafürhalten die Zusammenfassung unter einen einheitlichen Willen, unter eine einheitliche Leitung allerdings notwendig. Wenn man eine aktive Verkehrspolitik treiben will, so ist sie mehr oder minder auswärtige Politik, und ich kann mir nicht vorstellen, daß etwa sieben bundesstaatliche Minister von ihren Sitzen aus auswärtige Politik treiben würden.“ Wenn man auch die Frage der Reichseisenbahnen heute als eine nicht aktuelle behandle, so sei doch die Frage einer zentralen Leitung der gesamten Verkehrsverhältnisse Deutschlands durchaus aktuell, und wer den Reichseisenbahn-Gedanken ablehne, habe die Verpflichtung zu sagen, wie dieses Vakuum staatsrechtlich ausgefüllt werden könne.

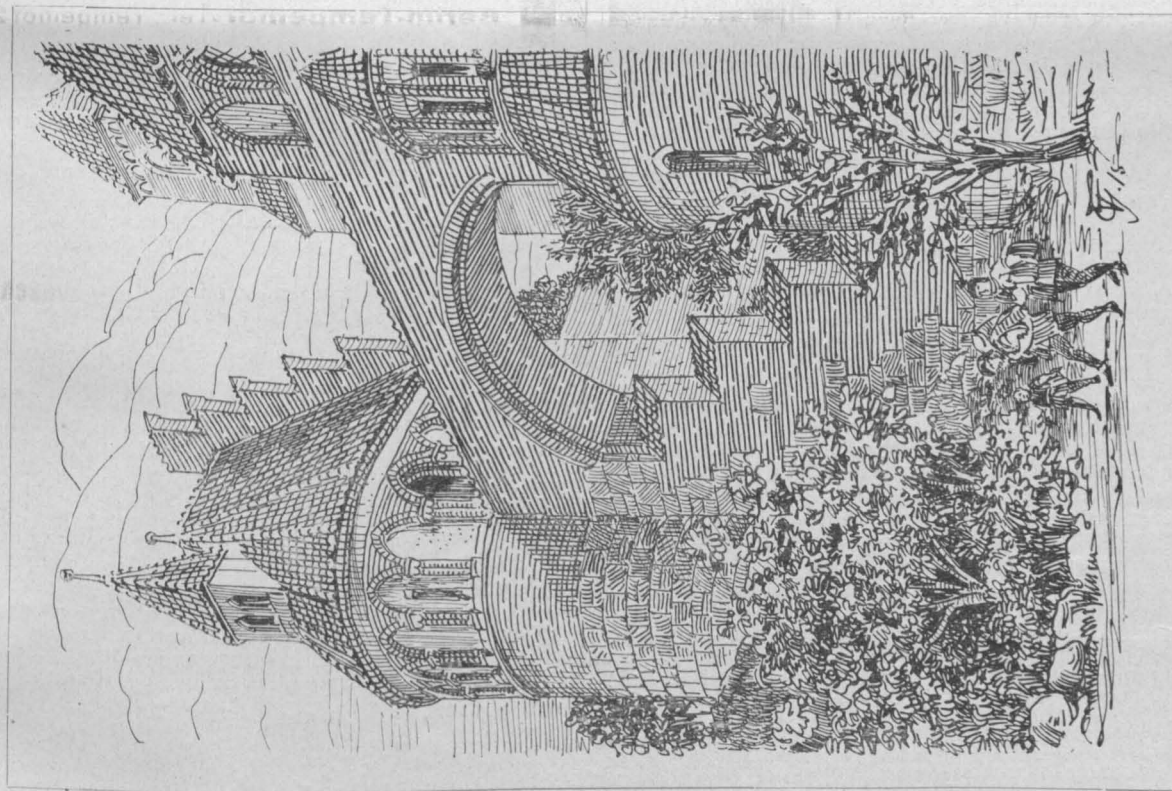
Ein sozialdemokratischer Abgeordneter knüpfte an eine Aeußerung in der Kommission an, in der gesagt wurde, der Krieg habe bewiesen, daß Reichseisenbahnen nicht nötig wären. Es sei jedoch damit, daß die preußische Staatsbahn gut funktioniert habe, noch lange nicht bewiesen, daß nicht noch eine bessere Ausnutzung der gesamten deutschen Eisenbahnen möglich gewesen wäre, wenn wir statt der acht verschiedenen Staatsbahnen eine einzige Reichseisenbahn gehabt hätten. Jedoch der partikuläre Standpunkt, daß Preußen auch im Verkehrswesen die Führung haben müsse, sei ausschlaggebend und nicht wirtschaftliche Gesichtspunkte. Wenn für 70 % der gesamten deutschen Bahnen — das seien ungefähr die preußischen — eine einheitliche Leitung vorhanden ist und diese alle Wünsche der Bevölkerung berücksichtigen könne, dann verstehe er nicht, warum es unmöglich sein solle, daß für die übrigen 30 % durch eine einheitliche Leitung auf dem gesamten Gebiet der Eisenbahnen dasselbe und noch mehr geschaffen werden könne. Darauf komme es an, daß die Eisenbahnen in den Händen des Reiches nicht als eine finanzielle Einnahmequelle, sondern als eine Einrichtung angesehen werden, die den Verkehr im ganzen Deutschen Reich und darüber hinaus die Bedürfnisse der Bevölkerung ausreichend fördere. Was an Gründen für die Reichseisenbahnen in der Kirchhoff'schen Schrift angeführt werde, sei in vieler Beziehung recht überzeugend. Redner berührte die vielen Verkehrs-Umleitungen. Eine Reichseisenbahn-Verwaltung könne den kürzesten Weg leistungsfähig ausbauen und benutzen. Wenn die Sonderinteressen nach dem Vorschlag Kirchhoffs ausgeschaltet werden, könne die Reichseisenbahn-Verwaltung viel wirtschaftlicher arbeiten, als es gegenwärtig durch die verschiedenen Staatseisenbahn-Verwaltungen geschehe. Aber auch ideelle Gründe sprächen für die Reichseisenbahnen. „Es fällt heute doch Niemandem ein, besonders von der preußischen oder sächsischen Armee zu sprechen, sondern heute gipfelt alles in dem Gesichtspunkt, daß wir ein deutsches Volk sind und daß wir deutsche Interessen und nicht besondere Interessen der einzelnen Bundesstaaten zu vertreten haben. ... Der Balkanzug fährt nach Konstantinopel als ein Beweis deutscher Schaffenskraft, als ein Beweis deutscher Intelligenz und insbesondere als ein Beweis für die Entwicklung der deutschen Technik. Der Weg dazu ist ja auch nicht allein von Preußen, sondern vom gesamten deutschen Volke frei gemacht worden. Deshalb sind wir der Meinung, daß die beste Gelegenheit, an die Schaffung von Reichseisenbahnen heranzutreten, gerade in der gegenwärtigen Zeit gegeben ist...

es wäre das größte innerpolitische Ereignis, das wir überhaupt haben können, wenn die wirtschaftliche Einheit Deutschlands geschaffen würde, die wirtschaftliche Einheit, deren Rückgrat die Eisenbahn-Verwaltung ist.“ Daneben sei jedoch auch eine Wasserstraßen-

Volkes zu fördern. Aber man habe in Preußen noch nicht einmal eine einheitliche preußische, sondern sozusagen eine westliche und eine östliche Wasserstraßen-Politik; dadurch werde die Ausnützung der großen Kapitalien, die in den Wasserstraßen liegen, unmöglich gemacht. Redner glaubt, daß eine Fort-



Skizzen im Stil der norddeutschen Backstein-Gotik des Mittelalters. Architekt: Fritz Gottlob in Berlin.



Politik in großem Sinnen nötig. Beide müßten nach einheitlichen Gesichtspunkten und mit dem einzigen Ziel geregelt werden, die industrielle und die wirtschaftliche Tätigkeit des ganzen deutschen

Entwicklung des Wirtschaftslebens nach dem Krieg nur erreicht werden kann, wenn unsere Eisenbahnen den Verkehr, die Vermittlung der Waren und Güter, ausreichend bewirken können. —

(Schluß folgt.)

#### Tote.

K. K. Oberbaurat Ferdinand Fellner †. Die österreichische Architektenschaft ist von einem schweren Verlust betroffen worden. Am Vormittag des 22. März ist in

Wien der k. k. Oberbaurat Ferdinand Fellner den Folgen eines kurz vorher erlittenen Herzschlages erlegen. Mit ihm ist ein Fachgenosse dahin gegangen, der, im Verein mit seinem Arbeitsgefährten Hermann Helmer, mit dem



er zu der Wiener Architektur-Firma Fellner & Helmer zusammengeschlossen war, in nahezu 50jähr. Tätigkeit ganz Mitteleuropa mit Theaterbauten beschenkt hat. Allein gegen 60 Theater entstammen neben einer großen Reihe anderer Werke der unermüdbaren Tätigkeit des Verstorbenen.

Ferdinand Fellner war am 19. April 1847 in Wien geboren und hat fast sein ganzes Leben hier verbracht, das er mit seiner Umgebung mit allen Fasern seines Herzens liebte. Sein Vater war der 1815 geborene Architekt und Gemeinderat Ferdinand Fellner in Wien, der eine ausgebreitete Tätigkeit im Dienste der Gemeinde Wien ausübte, bei dem er den ersten fachlichen Unterricht genoß und unter dem er nach einem an der Wiener Hochschule abgelegten Studium der Baukunst bis zu dessen Tod im Jahre 1871 arbeitete. Darauf machte er sich selbständig und erbaute als sein erstes Werk noch allein 1871—1872 das Laube'sche Stadttheater an der Seilerstätte in Wien, das 1884 bis auf die Grundmauern abbrannte, und an dessen Stelle von 1887 bis 1888 nach den Plänen von Fellner & Helmer das Etablissement Ronacher entstand. Die Vereinigung mit dem am 13. April 1849 in Harburg geborenen Architekten Hermann Helmer vollzog Fellner i. J. 1873, nachdem er noch das Theater in Temesvar allein erbaut hatte. Aus dieser Vereinigung entsprang durch ein halbes Jahrhundert hindurch die fruchtbarste Tätigkeit, so daß Helmer sich rühmen konnte, eine Zeit lang das größte Architektur-Büro in Wien gehabt zu haben.

Die Schattenseiten dieser fieberhaften und vielseitigen Tätigkeit blieben natürlich nicht aus. In der Kunst hat sich noch jeder Großbetrieb, der die persönliche Anteilnahme überstieg, gerächt. Das Werk „Wien am Anfang des XX. Jahrhunderts“ deutet das an, wenn es die bauliche Entwicklung, die mit dem Auftreten von Fellner & Helmer einsetzte, mit den Worten darstellt: „Wir kommen immer mehr in den vollen, breiten Zug der Vielbauerei. Für die verschiedensten Bedürfnisse mit einer überraschend prompten Verfügung über bequem adaptierte Stilformen standen Ferdinand Fellner und sein Kompagnon Hermann Helmer mit ihrem wohlbestelltem Atelier jederzeit in Bereitschaft.“ Das Theater vom kleinsten Hause, etwa dem in Karlsbad oder Reichenberg (1881), bis zur größten Anlage, etwa dem Deutschen Volkstheater in Wien (1889), dem kgl. Hoftheater in Wiesbaden (1895), dem Schauspielhaus in Hamburg (1900), wurde zu ihrem virtuos bearbeiteten Sondergebiet, ohne aber daß es den Architekten gelungen wäre, dem Organismus neue Formen zu geben, wie es durch Gottfried Semper, Heinrich Seeling, Max Littmann und Bernhard Sehring geschah. Es handelt sich stets immer nur um verwandte Grundrißbildungen, die freilich im Einzelnen bis aufs Äußerste durchgearbeitet sind, und um einen Aufbau, der anfangs die Formen der italienischen Hochrenaissance hatte, dann aber nach und nach immer mehr zum italienisch-französischen Barock unter weitgehender Mitwirkung der plastischen Kunst überging. Eine einzige Ausnahme hiervon macht das 1892 entstandene „Theater Unter den Linden“, das heutige Metropol-Theater in Berlin, freilich kein Theater im strengsten Sinne des Wortes, aber ein Werk von großem Wurf, schönster Raumwirkung und meisterhafter Behandlung des formalen Teiles. Gewiß, eine Entwicklung ist da etwa vom Stadttheater in Augsburg (1876) bis zum Deutschen Schauspielhaus in Hamburg, über das Volkstheater in Wien (1889) und das Deutsche Landestheater in Prag (1886) hinweg, aber keine Entwicklung, die das Theater in seinem Wesen betroffen hätte. Und das hätte man doch bei einer solchen Tätigkeit im Theaterbau erwarten können und ist in Deutschland, auf das der durch stolze Tätigkeit etwas selbstbewußt gewordene Fellner nicht ohne ein gewisses Gefühl der Verdrossenheit blickte, erreicht worden. Gleichwohl hat sich Fellner auf dem Gebiet des europäischen Theaterbauwesens autoritative Geltung zu verschaffen gewußt. Außer den bereits genannten Häusern entstanden u. a. 1874 das Volkstheater in Pest, 1881 das Stadttheater in Brünn, um die gleiche Zeit Theater in Szegedin und Pressburg, 1883 die Theater in Odessa und Fiume, 1889 das Schloßtheater in Totis, 1890 das Theater in Zürich, 1893 das Theater in Salzburg, 1899 das Stadttheater in Graz, 1900 das Theater in Großwardein. In Rumänien baute er das Theater in Jassy.

Neben den Theaterbauten gehen eine große Reihe von anderen Monumentalbauten und Privatbauten einher. Von ihnen seien genannt die Tonhalle in Zürich, das neue Wiener Konzerthaus mit Musikakademie, die Sternwarte in Wien, die Stephanie-Warte auf dem Kahlenberg, die Nervenheilanstalt auf dem Rosenhügel bei Wien, das Kaiserbad und die Sprudelkolonnade in Karlsbad, die Paläste des Prinzen Württemberg, des Grafen Lanckoronsky, des Barons Rothschild, des Barons Springer, des Ritter von Schenk und Wessely in Wien, sowie des Grafen

Karolyi in Budapest, die Hotels Erzherzog Johann und Panhans auf dem Semmering, eine Reihe von Bankhäusern der Oesterreichisch-Ungarischen Bank in den Hauptstädten der Kronländer, der Umbau der Zentralbank der deutschen Sparkassen in Wien, der Margaretenhof und die Geschäftshäuser Thonet, Rothberger, Schein, Gerngroß und Kanner daselbst. Hierzu treten noch wissenschaftliche Gebäude, Krankenhäuser, Waisenhäuser und andere Wohlfahrtsanstalten, Militärbauwerke, Klubhäuser, Wohnhäuser, Villen, Gastwirtschaftsgebäude usw. In dieser ungeheuren Tätigkeit wird sich der jeweilige Anteil des einzelnen der beiden zusammen arbeitenden Fachgenossen kaum zuverlässig von dem des anderen trennen lassen; daß diese ausgebreitete Tätigkeit die Kraft eines einzelnen leitenden Menschen übersteigen mußte, liegt auf der Hand. Aber hiermit war Fellner's Wirken noch nicht erschöpft; der arbeitsfrohe Mann war auch Präsident der „Zentral-Vereinigung der österreich. Architekten“, hatte langjährigen Anteil an der Leitung des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ und widmete sich auch angelegentlich den allgemeinen Interessen des Wiener Theaters. Für den Wiederaufbau in Galizien hat der Verstorbene bis in die letzten Tage gewirkt.

Ein so reiches Leben hat der Tod jäh gefällt. Sein Andenken lebt in seinen zahlreichen Werken fort! —

Rudolf Linnemann †. Am 19. März 1916 starb im Felde als Hauptmann der Landwehr und Führer einer Munitionskolonnen der Architekt und Glasmaler Rudolf Linnemann aus Frankfurt am Main. In einem Nachruf sagen der „Frankfurter Architekten- und Ingenieur-Verein“, der „Frankfurter Verein für Heimatschutz“, die „Frankfurter Künstlergesellschaft“ und der „Mitteldeutsche Kunstgewerbe-Verein“ von ihm, mit Rudolf Linnemann verliere das Kunstleben der Stadt einen seiner hervorragendsten Männer. „In unseren Vereinen, denen er Mitbegründer, Leiter oder treuer Helfer war, werden der aufrechte Sinn und die anregende Frische, mit denen er an unserer Arbeit wirkte, in gleich dankbarer Erinnerung leben wie das Bild des gewinnenden und vornehmen Menschen.“

Rudolf Linnemann, der nur 42 Jahre alt geworden ist, wurde als Sohn des Architekten und Glasmalers Alexander Linnemann, des Freundes von Karl Schäfer, in Frankfurt a. M. geboren und erhielt unter dessen Leitung auch seine erste künstlerische Ausbildung, die er an der Technischen Hochschule in Charlottenburg unter Schäfers Anleitung durch das Studium der Baukunst vollendete. Nach dem Tode des Vaters übernahm er gemeinsam mit seinem Bruder Otto die künstlerische Werkstätte und hielt auch deren Ueberlieferungen aufrecht. Diese wurzelten in der gemeinsamen Tätigkeit des Vaters mit Eduard von Steinle, dem Nazarener aus dem Kreise Overbeck und Veit, der 1850 Professor am Städelschen Institut in Frankfurt wurde und eine ausgebreitete Tätigkeit in der Monumentalmalerei in Frankfurt selbst (Kaisersaal im Römer), Köln, München usw. im Sinne der nazarenischen Schule der Mitte des 19. Jahrhunderts entfaltete. Im Jahre 1880 nun erhielt Steinle vom Dombau-Verein in Frankfurt den Auftrag, das Innere des Domes auszumalen. Im Verein mit Alexander Linnemann stellte er hierzu einen umfassenden Entwurf auf und führte ihn auch gemeinsam mit Linnemann, der noch an weiteren dekorativen Arbeiten für den Dom beteiligt war, aus. Aus dieser Zusammenarbeit, die bis zum Tode Meister Steinle's 1886 dauerte, gewann Linnemann die Kunstrichtung, die seine Söhne als künstlerisches Vermächtnis weiter pflegten und sie befähigte, mit ihren Arbeiten in engem Verein mit der Baukunst zu arbeiten. Als mit Beginn der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die englische Bewegung in der Kunst über Deutschland kam, nahm Rudolf längeren Aufenthalt in England, wo er zwar tiefe Eindrücke gewann, die aber die vom Vater empfangene Richtung doch nicht zu stören vermochten. Zahlreich waren in der Folge die Arbeiten, die Rudolf mit Otto in vielen Kirchen Deutschlands, besonders am Rhein und bis nach Holland hinein ausführte. Es waren sowohl Glasmalereien wie andere dekorative Arbeiten für das Innere der Gotteshäuser. Das Steinerne Haus in Frankfurt, das Rathaus, verschiedene Kirchen, das Haus Römerberg-Braubach-Straße zeigen reiche Spuren seiner Tätigkeit. Architektonische Strenge, ausgeglichene Meisterschaft im Feiglichen wie im Ornamentalen, hohes Verständnis für die Forderungen der Fläche, das sind die guten Eigenschaften der Kunst Rudolf Linnemanns, dessen Heimgang wir tief beklagen. Er gehörte zu den Führern im Frankfurter Kunstleben. —

Inhalt: Der Bismarck'sche Reichseisenbahn-Gedanke. (Forts.) — Tote. — Abbildungen: Skizzen im Stil der norddeutschen Backstein-Gotik des Mittelalters von Fritz Gottlob. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., in Berlin.  
Für die Redaktion verantwortlich: Albert Hofmann in Berlin.  
Buchdruckerei Gustav Schenck Nachflg. P. M. Weber in Berlin.